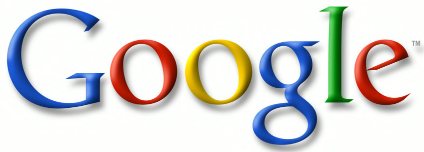






HISTOIRE

DU

PÉAGE DE L'ESCAUT

PAR

M. Edm. GRANDGAIGNAGE,

DOCTEUR EN PHILOSOPHIE ET LETTRES, PROFESSEUR A L'ATHÉNÉE ROYAL D'ANVERS.



ANVERS,

TYPOGRAPHIE J.-E. BUSCHMANN.

1868.

(Extrait des annales de l'Académie d'archéologie de Belgique).

Tome XXIV. — 2e série, tome 4me.

INTRODUCTION.

L'Escaut. — Noms divers à son embouchure. — Péages.

Les variations que le bas Escaut a subies depuis les temps historiques sont nombreuses ; ses rives se sont transformées complétement et, durant les premiers siècles de notre ère, les îles qui séparent ses eaux près de son embouchure ont modifié plus d'une fois, par les inondations et les bouleversements que l'histoire a consignés, leurs contours sablonneux et couverts d'alluvions [1].

L'Escaut, à quelques lieues d'Anvers, se sépare en deux branches : l'une, l'Escaut occidental appelé de temps immémorial le *Hont* ou *Wester Scelt*, se dirige vers Flessingue et forme comme un bras de mer; l'autre, l'Escaut

Commissaires rapporteurs : MM. H. Schuermans et L. Torfs.

[1] V. Don Mann, Acad. de Brux. 1784, *Sur l'ancien état de la Flandre maritime.*

oriental, *Ooster Scelt* ou simplement 't *Scelt*, coule plus au nord par Bergen-op-Zoom.

Ces deux bras du fleuve n'ont pas eu de tout temps la même importance relative; ainsi, de nos jours, l'Escaut oriental ne forme qu'une passe étroite, tandis que le véritable lit du fleuve se trouve dans l'Escaut occidental, situation toute différente de celle que nous offrent les cartes les plus anciennes [1]. Aux temps reculés, l'Escaut occidental n'apparaît presque pas, et s'il n'est pas admissible que le Hont ait dû sa formation au creusement d'un canal fait au dixième siècle par l'empereur Othon, entre Breskens et Flessingue, et qui se serait élargi dans une des transformations du fleuve, il est vrai néanmoins que ce bras de l'Escaut n'était pas navigable et n'offrait aucune importance pour le commerce. Ce fait se trouve consigné dans divers actes, entre autres dans une ordonnance de 1469 concernant la prise d'un navire de Gérard Pels, « navieur » d'Anvers, où il est dit que « au temps passé l'eau de la Honte était si petite que nulz ou bien peu de navires, venant de la ville d'Anvers pouvaient passer par la dicte rivière et que tous les navires passaient parmi le païs de Zélande. » Ainsi, pendant que le Hont est devenu plus large et plus profond, l'Escaut oriental s'est resserré en plusieurs endroits, surtout sur les côtes de Brabant, où plusieurs terrains bas furent endigués et réunis [2].

[1] V. KLUIT, *Hist.*, *crit.*, Comit. holl.

[2] V. WILLEMS, *Mengelingen van vaderlandschen inhoud* et les notes accompagnant la carte de l'Escaut insérée dans l'ouvrage.

L'Escaut, au bas de son cours, a porté des noms multiples et variés que nous rencontrerons parfois dans ce mémoire ; il sera donc utile de déterminer les lieux auxquels on les a appliqués.

On sait que ce fleuve formait autrefois à son embouchure un plus grand nombre d'îles que de nos jours ; c'était d'abord Zuid-Beverland, ayant Borselen, Stuvezant et Walcheren à l'ouest et Wolfersdyck au nord-ouest; au-dessus de celle-ci, et s'avançant davantage vers la mer, l'île de Noord-Beverland. Enfin, en allant de la terre ferme vers l'occident, on rencontrait successivement les îles de Tholen, St-Martensdyk, St-Anna-land, Stavenisse, Duveland et Schouwen. Sud-Beverland est la plus grande de ces îles, à laquelle se trouve aujourd'hui réunie celle de Stuvezant et de Borselen ; elle forme par son extrémité orientale la séparation des deux bras de l'Escaut près de Bath. Là se trouve le *Kreek* ou *Kreekrak* qui unit les deux branches du fleuve et sert principalement à la navigation intérieure. La réunion des deux courants se fait aussi par une communication plus large, mais non navigable, notamment par la pointe orientale de l'île, submergée à chaque marée. A cette partie, l'Escaut était nommé *Boomkreke* ou *Cromvliet* et, plus près du Brabant septentrional, l'*Agger*. Le détroit, qui existait jadis entre l'île de Zuid-Beverland et Stuvezant, était désigné sous le nom de *Dierk* ou *Diese*, et le bras de mer actuel, entre cette grande île et l'île de Walcheren, est appelé le *Rammekensveer*, t' *Vlacke* et plus au nord le *Sloe*.

Entre l'île de Sud-Beverland et celle de Wolfersdyck, l'Escaut recevait le nom de *Scenghen* ou *het Scengen* divisé lui-même en trois parties, *het Goese diep* à l'est, *de Pui* au centre et *het Scengen* à l'ouest. Puis vers le nord, entre Wolfersdyck et Noord-Beverland, il est connu sous la désignation de *Suytvliet* ou *'t Diep*.

Si, du bras occidental, nous entrons dans la partie orientale du fleuve nous rencontrons, entre Tholen et le continent, les noms de *Haalteren Vliet*, *Vosmaar*, *Vosvliet*, *Striene* ou bien encore de *Eendrecht* ou *Eendracht*. A cette île de Tholen fut réunie le St-Anna-land par l'endiguement de 1556, ainsi que le St-Martensdyck, lequel était séparé de Stevenisse par le *Pluenpot*, *Pluympot* ou *Plempot*.

Enfin, à l'ouest, l'île de Tholen est séparée de l'île de Duveland par le *'t Slaeck* et le *Keeten*, bras de mer par lequel l'Escaut oriental est uni au Krammer et dont une partie est appelée le *Maalgat*.

Nous omettons le Zuidcrecke, Marollegat, Mosselgat, Vinckenisgat, etc., dénominations plus locales et qui ne sont pas spécialement mentionnées dans les actes ou ordonnances relatives aux tonlieux. Pour faciliter la comparaison des îles du bas Escaut avec leur situation actuelle, nous renvoyons à la carte ci-jointe établie d'après les plus anciennes qui nous soient parvenues [1] et celle qui indique

[1] GARGON, *Walchersche Arcadia*, SMALLEGANGE, *Chronyk van Zeeland* et WILLEMS, *Mengelingen*.

les principaux bureaux de péage du XIIIe siècle, dans le savant ouvrage de MM. Mertens et Torfs, *Geschiedenis van Antwerpen*, au tome II.

Depuis la plus haute antiquité, des péages ont été établis sur tout le cours de l'Escaut : à Tournai, d'un côté ; à Anvers et au-delà, de l'autre. Nous n'examinerons que ceux qui furent de la juridiction des anciens ducs de Brabant et des comtes de Hollande, c'est-à-dire ceux qui étaient perçus depuis Voortvurenmuiden à Saeftingen et de là à la mer ; ce sont ceux qui nous intéressent spécialement au point de vue de l'histoire du péage établi sur le bas Escaut et dont les vicissitudes furent assurément d'un intérêt majeur pour l'ancien commerce d'Anvers. Les péages sur navires et marchandises et ceux de conduite ou pilotage sont fréquemment confondus dans les tarifs ; nous les examinerons les uns et les autres, en rappelant spécialement ceux qui ont rapport aux tonlieux perçus sur l'Escaut.

Le péage tel qu'il a existé depuis 1839 est différent de ceux que nous croyons devoir étudier d'abord, pour traiter complétement cette question ; celui-là créait pour l'Escaut un système mixte inconnu jusque là. Il laissait libre l'accès du fleuve, mais soumettait l'usage de cette liberté à un droit ; il rendait impossible le retour de la clause funeste

de l'art. 14 du traité de Munster, mais rétablissait, sous une autre forme, un droit de tonlieu pour la nation qui garde les bouches du fleuve. Nous passerons ainsi en revue les divers péages établis sur la navigation de l'Escaut jusqu'à l'affranchissement définitif de notre beau fleuve, le 1er août 1863, et examinerons les questions qui se rapportent aux tonlieux, considérés d'une manière générale.

CHAPITRE Ier.

Des tonlieux en général. — Leur antiquité. — Origine commune à toute espèce de tonlieux.

Le tonlieu était un droit payé au souverain pour la faculté concédée aux marchands de traverser en sécurité son territoire. Tout pays était fermé et la faveur accordée de transporter des marchandises de l'un à l'autre, ou d'une partie du pays à une autre, semblait autoriser le propriétaire ou simple usufruitier à prélever certaine redevance. Dans l'origine celle-ci n'était perçue que sur les étrangers : c'était une sauvegarde ; plus tard, les habitants mêmes du pays y furent soumis.

Il y avait ainsi des péages pour les transports par eau et par terre ; ces derniers, perçus sur les routes ou dans les villes, portent spécialement le nom de tonlieu, mais ce mot est également générique pour désigner toute espèce de péage ; c'est ainsi que nous le trouvons dans les chartes et ordonnances et que nous le considérerons dans la suite.

Quelle fut l'origine de ces péages? Depuis les temps les plus reculés, on trouve des vestiges de tonlieux ; dans les législations des peuples barbares il en est souvent parlé, et dans le Code Théodosien, code qui dans nos provinces

s'est perpétué dans les populations primitives, même après la conquête des Franks, nous trouvons mentionnés les tonlieux ou péages. Avant donc que d'examiner ce que furent ces péages dans les siècles primitifs de notre histoire, voyons rapidement ce qu'ils furent chez ce peuple qui laissa des traces si persistantes de son influence dans les mœurs, les coutumes et la législation de notre pays.

Ces péages remontent sinon aux premiers rois de Rome, du moins à leurs successeurs et furent bientôt odieux au peuple. Tite-Live nous apprend que Valerius Publicus les abolit dès la chûte des rois : *Portoriis quoque et tributo plebe liberata, ut divites conferrent qui oneri ferendo essent.* Mais à mesure que les besoins de la république allèrent croissant, il devint nécessaire de les remettre en vigueur. La loi Cæcilia en suspendit de nouveau l'exécution et, selon Dion, : *Quia vectigalia Urbem et reliquam Italiam vehementer affligebant, lex quæ ea tollebat, omnibus gratissima erat* (lib. 37).

Les empereurs renouvelèrent les anciens impôts et péages ou en créèrent de nouveaux, selon le témoignage du même historien : *Augustus vectigalia partim priùs abrogata renovavit, partim nova excogitata instituit.* Chez les Romains, l'uniformité ne paraît pas avoir existé dans les portoria ou tonlieux [1], et les lois particulières de chaque ville ou la volonté du censeur qui les imposait y apportait fréquemment des modifications. L'empereur Pertinax, enfin, supprima les péages « établis, dit Hérodien, par les tyrans, sur les routes et chemins, pour se créer des ressources, » et rendit la liberté à la circulation des produits.

[1] V. *Dictionnaire de la conversation*, art. PÉAGE.

L'histoire romaine constate ainsi, à diverses époques, l'existence des péages. Lorsque nos provinces furent soumises à la domination romaine, le lourd cortège d'impôts qui ruinait les pays conquis, les accabla également, et l'on ne sait que trop, par le système du fermage des impôts aux *publicani*, de quels maux ceux-ci pressurèrent les provinces de l'empire romain en extorquant des sommes beaucoup plus considérables.

Les empereurs Sévère et Antonin prescrivirent qu'aucun impôt nouveau ne pouvait être levé sans autorisation de l'empereur, ni décrété par les cités : *vectigalia nova nec decreto civitatum institui possunt*, et Valérien, dans l'une de ses ordonnances, reconnaît que cette règle n'était pas enfreinte; mais, pour prévenir la fraude dans la perception, il ordonna que celle-ci fût établie par un tableau des droits que l'on ne pourrait plus dépasser et, en outre, que ce qui serait prélevé illégalement serait restitué [1]. Constantin porta même contre les fermiers des édits plus sévères, punissant de l'exil ceux qui se rendraient coupables du crime d'établir dans les provinces des charges plus élevées que les vieilles coutumes ou les lois du fisc le permettaient [2].

Mais si les empereurs poursuivaient les exactions, ils voulaient aussi que tous contribuassent aux impôts et aux péages, témoin Valentinien et Valens qui, dans leur rescrit ad Florentum, prescrivaient que « nul ne doit être exempté des péages, parmi ceux qui font le commerce ou qui trans-

[1] Ergo et exigi aliquid quod illicite poscatur competens index vetabit et id quod exactum videtur, si contra rationem Juris extortum est, restitui jubebit.

[2] C. IV. 62. Si provincialium nostrorum querela de conductorum aviditate constiterit, et probatnm fuerit ultra vetustam consuetudinem et nostræ terminos jussionis aliquid cos profligasse, rei tanti criminis exilio perpetuo puniantur.

portent des marchandises, excepté les bateliers, lorsqu'il est prouvé qu'ils transportent pour leur propre compte[1]. »

Les impôts n'étaient pas entièrement établis au profit du fisc; celui-ci en percevait une double part et le reste était attribué à l'État, sous réserve des besoins publics des villes et des ordres. On formait ainsi trois parts, dont deux étaient attribuées au fisc du prince depuis l'institution même de ces droits; la troisième fut donnée aux villes et municipes par Théodose et Valentinien, de telle manière que ces villes furent elles-mêmes les arbitres de leurs ressources et dépenses sans devoir se reposer sur autrui. Ces empereurs accordèrent même de placer ces droits où les municipes le croyaient le plus de leur intérêt, en respectant toutefois les droits des ordres et des cités [2].

Dans nos provinces, les péages s'établirent de bonne heure, et dans la loi salique il en est parlé comme existants d'après l'ancienne coutume, *antiqua consuetudine;* leur existence remontait donc à une époque reculée, soit que les péages perçus sous les Romains se fussent continués, soit que les conquérants plus récents en eussent introduit de nouveaux.

Dans les législations des barbares, comme dans la loi

[1] Vectigalium enim non parva functio est, quæ debet ab omnibus, qui negotiationis seu transferendarùm mercium habent curam, æquâ ratione, dependi, exceptis navicu-lariis, quum sibi rem gerere probabuntur.

(Cod. Theod., Const. IV.)

[2] Exceptis his vectigalibus quæ ad sacrum patrimonium nostrum quocumque tempore pervenerunt, cetera reipublicæ, civitatum atque ordinum æstimatis dispendiis, quæ pro publicis necessitatibus tolerare non desinunt, reserventur, quum duas portiones ærario nostro conferri prisca institutio disposuerat; atque hanc tertiam jubemus adeo in ditione urbium municipumque consistere ut proprii compendii curam non in alieno potius quam in suo arbitro noverint constitutam. Designatæ igitur consortium portionis eatenus juris ordinum civitatumque obnoxium maneat, ut etiam locandi, quanti suâ interest, licentiam sibi noverint constitutam.

romaine, c'est le chef de l'État qui seul accorde l'autorisation d'établir des péages. Dans ces lois les *thelonie*, les tonlieux, sont mieux séparés et désignés spécialement; dans la loi romaine les *vectigalia* étaient les droits d'entrée sur les marchandises, c'est-à-dire les droits du vingtième ou du quarantième (quadragesima) et les *portoria*, les péages sur chemins, routes et rivières; mais nous avons vu plus haut (rescrit de Valentinien et Valens) les *vectigalia* s'appliquer aussi à ceux qui transportaient les marchandises, à l'exception des marins; cette exception ne pouvait s'entendre que des tonlieux, et non des droits de douane, l'arrivée par mer ne donnant nullement l'entrée libre aux produits. Nous trouvons plus tard le mot *telonei*, et celui-ci est écrit dans les lois et les chartes de manières très-diverses : theloneus (lex salica), theloneum (l. langobardorum), tholoneum (capitul. Caroli) tolnetum, tunleium (vers 1083), tool et tollium (charte de 1165), toolagium (sous Philippe-le-Bel), thelonagium (dans diverses bulles des papes), et en français tonnelieu et tonlieu.

La loi salique défendait que l'on exigeât de personne des tonlieux dans des lieux ouverts, là où il ne fallait pas passer l'eau dans un navire ou traverser un pont [1], et la loi des Langobards (liv. III, titre I, loi 5), réprimant la perception des tonlieux abolis, ne permet d'en lever que là où les usages anciens en avaient établi, preuve évidente de l'antiquité du péage. Et, de même que la loi des Saliens, celle des Langobards voulait que le péage fût la rémunération d'un

[1] Teloneus aut census non exigatur a quolibet uti nec aquam navigio aut pontem transeundum non est.

(Cap. Car. ad legem Salicam § 18) *Codex legum antiquarum*. Lindenbrogi. Francoforti (1613).

service, mais non une exaction odieuse [1]. C'est ainsi que nul ne pouvait être contraint de passer un pont pour payer le tonlieu, lorsqu'il pouvait traverser le fleuve en un autre endroit et plus avantageusement pour lui; là où il n'existait ni pont ni passage, il n'était pas permis d'exiger de tonlieu [2].

Charlemagne, dans ses capitulaires, maintient les mêmes sages principes, déjà sanctionnés par Pépin. Au ch. IV, 47, il est dit : « *de injustis occasionibus et consuetudinibus noviter institutis, sicut sunt tributa et thelonei in media via, ubi nec aqua nec palus, nec pons, nec aliquid tale fuerit, unde justus census exigi potest, vel ubi naves subter pontem transire solent, sive in medio flumine ubi nullum obstaculum est, ut auferantur; antiquæ autem ad nostram notitiam deferuntur.* » Ainsi, point de tribut ou de péage au milieu des routes où il n'y avait ni eau, ni marais, ni pont, ni passerelle à traverser, dont on pût exiger tonlieu, ni pour les navires passant sous les ponts, ni au milieu du courant où il n'y avait aucun obstacle; c'était là réprimer les coutumes injustes récemment établies, et quant aux anciennes elles durent être déférées au chef de l'Empire.

Il dit encore, ch. 6, 219, : « *ut nullus homo præsumat theloneum per vias nec per villas rodaticum nec pulveraticum recipere :* » Que nul ne se hasarde à prélever sur les routes, ni dans les villæ (seigneuries) les péages dits *rotaticus* et *pulveraticus*.

Les deux tonlieux, dont il est ici question, sont compris

[1] De teloneis quæ jam ante forbanita fuere, ut nemo tollat, nisi ubi antiquo tempore consuetudo fuerit.

[2] Ut nullus cogatur ad pontem ire ad fluvium transeumdum propter thelonii causam, quando ille in alio loco compendiosiùs illud flumen transire potest. Similiter in campo plano ubi nec pons nec transjectus est, ibi omninò ut teloneum non exigatur præcipimus (Lex Lang.)

dans ceux que l'on trouve mentionnés dans d'autres actes et auxquels nous croyons devoir nous arrêter un moment, la plupart de ces péages étant peu connus, bien que grand nombre d'entre eux se soient continués jusqu'à une époque assez rapprochée de nous. Dans un acte de Dagobert, relatif à la foire de St-Denis et mentionné dans MIRÆUS (liv. II, c. I, dipl. belg.), nous les trouvons énoncés pour la plupart : « *Theloneos vel navigios, portaticos, pontaticos, rivaticos, rotaticos, vultaticos, themonaticos, cespitaticos, pulveraticos, foraticos, mestaticos, laudaticos, saumaticos, saltuaticos omnes et ex omnibus quidquid ad partem nostram vel fisco publico de ipso mercato ex ipsâ mercimonia exactari potuerat...* »

Recherchons quels furent ces divers tonlieux dont l'exemption était accordée par la charte dont nous avons transcrit cet extrait :

Navigius, perçu sur les bateaux, barques et dû pour passage des rivières, fleuves, etc.

Portaticus, portage, droit que l'on payait aux portes des villes pour l'entrée des marchandises.

Pontaticus, pontenage ou pontonage, droit levé sur les marchandises qui passaient les rivières par les bacs ou par les ponts ; peut-être se confond-il avec le barrage, vignage ou vientrage, lequel se payait pour passage des ponts, entretien et sûreté des routes.

Un autre droit dit *transiturus* ou *trasturus* (droit de travers ou passage ou traite foraine, appelée aussi *trayta*) était prélevé sur les marchandises que l'on transportait d'une province à une autre et était également établi pour l'entretien des ponts et des routes.

Ripaticus ou *rivaticus,* droit perçu sur les marchandises ou denrées qui arrivaient par eau, soit, dit DUCANGE, pour entretenir les digues, soit pour l'exposition en vente sur

les rives, soit enfin pour la faculté de longer les rives pour le halage des bateaux.

Rotaticus, rodaticus, rodagium ou *roagium*, péage perçu par le seigneur pour le dommage que causent sur les routes publiques les roues des voitures.

Vultaticus ressemble au précédent et se percevait pour le même objet.

Themonaticus, péage prélevé sur le timon des voitures.

Cespitaticus, gazonnage, droit que les seigneurs levaient pour faire rehausser et garnir de gazon les fossés de leurs châteaux; ce n'était plus un tonlieu de la même nature que les autres et devait être dû, non par ceux qui, pour objet de commerce, traversaient les terres d'un seigneur, mais seulement par les subordonnés de celui-ci.

Pulveraticus, pulverage, tonlieu qu'on prélevait dans les foires et marchés sur les marchandises exposées en vente; dans ce sens, il existait un autre péage appelé *barganaticus (Chron. Virdun. 755)*; mais, plus spécialement, le *pulverage* désigne un tonlieu perçu pour détérioration des routes et pour la poussière soulevée par les troupeaux de moutons qui traversaient les terres d'un seigneur; par extension, cet impôt se percevait pour tous troupeaux, moutons, bœufs, etc.

Foraticus, traite foraine, droit que l'on prélevait sur les marchandises à la sortie, ou bien synonyme de *foragium*, droit de forage, imposé par les seigneurs sur le vin vendu par les taverniers et aubergistes : « *pro pretio a domino imposito vino quod a tabernariis et cauponibus distrahitur* (*venditur*) » (DUCANGE).

Mestaticus, semble être un droit sur la vente des vins, correspondant à l'ancien droit de mueson.

Laudaticus, se trouve mentionné dans les actes de la première et de la seconde race; les monastères en étaient

exempts. DUCANGE dit qu'il n'a point de désignation spéciale. C'était peut-être le droit de *laude*, prélevé sur les denrées et marchandises, aux foires et marchés, et qui s'entendait aussi de toute espèce de prestation, d'où le mot de *laudaire* ou registre des impôts sur les marchandises.

Saumaticus; DUCANGE dit : « *census episcopo pendi solitus a clericis ipsis debitus,* » ou bien encore, comme ici, droit de sommage, tonlieu payé pour les fardeaux ou les bêtes de somme.

Saltuaticus, salutaticus, droit sur le sel d'après GOLDASTUS, rapporté dans DUCANGE.

Ces diverses espèces de tonlieux se continuèrent pendant longtemps sous des formes plus ou moins variées. Dans le Brabant, c'est en 1541 que furent abolis, à cause des abus qu'ils occasionnaient, les dix-sept petits tonlieux perçus par le duc de Brabant [1] dans la ville de Bruxelles, sur les marchandises venant aux foires et marchés. Aujourd'hui même n'existe-t-il pas encore, dans la plupart de nos villes, des droits dits : *Kraemgeld*, pour l'exposition en vente sur nos marchés ? Ces droits n'ont-ils pas une grande analogie avec plusieurs de ceux qui sont cités plus haut?

Nous avons dit que Charlemagne établit des principes très-sages dans la perception des tonlieux ; aux mesures prises contre les péages illégaux, il joignit des ordonnances nombreuses pour régulariser ceux qui étaient légitimes ; il ne voulait maintenir que ceux qui étaient basés sur un avantage pour le voyageur ou le commerce [2].

[1] MARTINEZ, *Het recht domaniael van syne Majesteyt in desen hertogdom van Brabant*, Brussel, 1729, liv. I, f° 189.

[2] Cap. 3, XIII, de Teloneis: placet nobis ut antiqua et justa telonea a negotiatoribus exigantur, tam de pontibus quamque de navigiis seu mercatis. Nova vero sive injusta, ubi vel funes tenduntur, vel cum navibus sub pontibus transitur, seu his similia in quibus nullum adjutorium itinerantibus præstatur, ut non exigantur. Similiter etiam

C'est ainsi qu'il abolit, dans ses Capitulaires, tout péage perçu injustement, lorsqu'un simple câble était tendu dans la rivière, que le navire pouvait passer sous le pont, ou bien qu'il n'y avait aucun service rendu au voyageur.

Pour que le péage fût dû, il fallait qu'il y eût transport de marchandises en vue d'un commerce, negociandi causâ; c'est pourquoi le droit n'était pas prélevé sur les meubles et denrées, transportés par un propriétaire d'une habitation dans une autre, ni sur les transports vers le palais ou vers l'armée. Ces derniers produits ne devaient pas non plus le droit de traite foraine. Toutes les questions douteuses devaient être soumises à l'empereur dans le premier conseil qu'il devait tenir avec ses Missi.

D'autres ordonnances [1] nous font connaître que les denrées et viandes, lorsqu'elles ne formaient pas un objet de commerce, ne payaient pas de tonlieu; les bêtes de somme en étaient également exemptes. Les pèlerins ne devaient aucun péage pour leurs bagages, ni aux ponts, ni aux écluses: ils ne devaient même éprouver aucun retard, soit qu'ils fussent envoyés à Rome par le seigneur, soit qu'ils se rendissent ailleurs. Celui même qui les insultait ou qui exigeait d'eux quelque paiement pour tonlieu pouvait être

nec de his qui sine negotiandi causa substantiam suam de una domo sua ad aliam aut ad palatium seu in exercitum ducunt. Si quid vero fuerit unde dubitetur ad proximum placitum nostrum quod cum ipsis missis habituri sumus, interrogetur. (Lindenbourg, 876) et Cap. IV, 59. Ut nullus ad palatium vel in hostem pergens, vel de palatio vel de hoste (armée) rediens, tributum quod transiturum vocant, solvere cogatur.

[1] De teloneis sic ordonnamus ut nullus de victualia et carralia quod absque negotio est, teloneos non pretendat. De saumis vero similiter ubicunque vadunt. Et de peregrinis similiter constituimus, qui propter dominum ad Romam, vel aliubi vadunt, ut ipsi per nullam occasionem ad pontes et ad exclusas, aut navigio non detineantur propter scrippa sua. Nullus peregrino calumniam faciat nec ullum teloneum ei tollat; et si aliquis hoc fecerit qualiscunque homo hoc comprobaverit, de 60 solidis, 30 illi concedimus et illi alii in sacella regis veniunt. (Capitula de Alia Synodo sub domino rege Pipino facta.)

condamné à 60 sols, dont la moitié pour celui qui constatait une telle infraction et l'autre moitié pour le fisc.

Les ecclésiastiques n'étaient pas exempts de plein droit du paiement des péages ; Lindenbourg cite une formule spéciale [1] pour les membres du clergé ; quelle que fût la cause de leur parcours dans les divers endroits où étaient établis des tonlieux, ils ne devaient ni eux, ni leurs envoyés, aucune redevance quelconque pour transport par bateau ou par charrette pour les divers péages cités plus haut, ni pour les marchandises portées à dos d'homme.

Le grand empereur fit aussi tous ses efforts pour réprimer les exactions par des avertissements nombreux ; il surveillait les percepteurs par ses Missi, faisait comparaître devant lui et menaçait de punir sévèrement celui qui se rendait coupable de négligence ou de retard dans l'exécution de ses ordres, afin qu'il fût un exemple terrible pour les autres [2].

Ses successeurs prirent à leur tour de sages mesures contre l'établissement de tonlieux nouveaux et injustes,

[1] Apostolicis viris beneficium præstitisse cognoscite ut, ubicunque infra regnum nostrum missi sui mercari videntur vel proreliqua necessitate discurrunt, ullum teloneum vel quamlibet redhibitionem exinde ad partem fisci nostri nec ipse nec missi sui solvere non debeant. Propterea per præsens præceptum decernimus quod perpetualiter mansurum esse volumus, ut nullum teloneum in nullis civitatibus aut pagis vel ubicunque in regno nostro teloneus exigitur, nec de navali nec de carrali evectione, nec de rotatico, nec de pontatico, nec pulveratico, nec saltuatico, nec cespitatico, nec de summariis, nec de eo quod homines ad dorsum portant, nec ulla redhibitione quam fiscus noster exinde sperare poterat, nec vos nec juniores aut successores vestri non requiratis nec exigatis (formulæ solennes).

[2] Cap. Car. II, 19. Similiter quoque de injustis teloneis de quibus qualiter ab omnibus observandum esset et capitulis constituimus et creberrimas admonitiones fecimus, prædicti missi nostri volumus ut inquisitionem faciant a quibus nostra jussio ad hoc impleta, a quibus quoque sit neglecta et eum qui implere neglexit aut distulit, ad nostram volumus ut veniat jussus præsentiam ut citò rationem de his sicut superius diximus, reddat et si culpabilis inventus fuerit, dignam correctionem accipiat, ut ceteris negligentibus exemplum terroris præbeat.

maintenant les anciens, mais reconnaissant qu'il ne fallait pas exiger de péage lorsqu'il n'était pas nécessaire de passer sur le pont pour traverser un fleuve, que le navire passait au milieu du fleuve ou bien sous le pont et ne s'approchait pas des rives pour y acheter ou y vendre. Nul ne pouvait être contraint de passer par le pont, lorsqu'il pouvait faire la traversée près de là. Les Carlovingiens maintinrent l'exemption de droits pour tous ceux qui se rendaient au palais ou à l'armée et portèrent une amende de 60 sols contre les fermiers qui auraient commis des exactions à l'encontre des exemptions ci-dessus [1].

Dans toutes ces législations, nous voyons le prince disposer des tonlieux; c'est lui qui les accorde ou les retire, et du VIe au Xe siècle de nombreuses concessions se font aux membres du clergé, aux abbayes et aux couvents.

Nous en dirons un mot avant de voir d'où découlait ce droit.

En 562 Chilpéric, roi des Franks, donne à Chrasmar, évêque de Tournai, les tonlieux et péages qui se levaient sur l'Escaut dans cette ville, au profit du fisc, sur les vaisseaux qui montaient et descendaient ce fleuve [2]. En 638, Dagobert 1er, roi des Franks, établissant le marché de St-Denis, donne au chapitre de cette église les tonlieux à y percevoir; cette charte cite, parmi les droits à payer, deux sols pour chaque charge (quarrada) soit de miel, soit de garance; les Saxons, Hongrois, Rouennais et autres habitants du district ne devaient payer pour chaque charge que 12 deniers, les droits de *vultaticus* et *passionaticus* (droit de passage), et cela pour eux et leurs descendants,

[1] Lex salica addita capitula in conventu Aquis granensi anno 819.
[2] MIRÆUS, *Cod. don. piarum*, II, c. 170.

d'après l'antique coutume : *secundum antiquam consuetudinem* [1].

Louis et Lothaire en 830 donnent à l'église de Worms les tonlieux de Worms, Ladenburg et Wimpfen [2].

Vers 861, le roi Lothaire accorde à Ansbald, abbé de Prüm, le droit d'établir un marché et une monnaie à Romeri-villa (Romersheim), avec défense pour les officiers du royaume d'y exiger des tonlieux ou quelque autre redevance.

L'église d'Utrecht reçut en 949 d'Othon Ier tous les priviléges affectés à la monnaie et aux tonlieux jusqu'à la mer et sur les îles; celle de St-Martin à Muyden en 953, du même prince, le tonlieu y perçu et donné antérieurement au comte Walgerus. Ce péage fut confirmé par Othon II, en 975, à l'église d'Utrecht avec faculté de le percevoir en tout dans l'une de ces deux villes, ou en partie dans chacune d'elles [3]. Le roi Charles avait accordé quelques années auparavant, en 920, aux abbayes de Maroiles et Crespin (Hainaut) la perception du tonlieu sur le territoire qui leur appartenait.

Beaucoup de priviléges semblables furent confirmés ou de nouveaux accordés; ainsi en 983 Othon donne à l'évêque Notger et à ses successeurs, pour leur église, le tonlieu qui se percevait chaque année au marché de Visé (MARTÈNE et DURAND, *amplissima collectio*, I,331). En 1001, l'évêque de Cambrai obtient d'Othon III le droit

[1] MIRÆUS, liv. II, c. I.

[2] *Oorkondenboek van Holland en Zeeland*, uitgegeven van wege de kon. Acad. van wetenschappen. Amsterdam et 's Gravenhage. 1866. 1ste aflevering.

[3] Tale teloneum quale prius Walger in eodem comes exigebat loco et ut ejusdem Trajectensis Ecclesiæ episcopus potestatem habet, utrum illud teloneum totum velit in Trajecto sumere vel totum in Amuda vel partem ejus in Trajecto partem in Amuda. (*Oorkondenboek*, etc., n° 51).

d'établir un marché avec monnaie, tonlieu et toute la juridiction d'une administration publique, dans un bien de l'église construite au lieu dit Château de Ste-Marie dans le Cateau Cambresis. En 1002, l'évêque Ansfroid reçoit le tonlieu perçu à Bommel, et, par charte du 7 juillet 1005, l'empereur donne un dixième de tous les droits qu'il perçoit à Walcheren, Goslar, Dortsmund et sur le Luisberg à Aix, au couvent de cette dernière ville, et en 1007 au chapitre de la cathédrale d'Aix, la perception du tonlieu de Travenne [1].

Miræus rapporte une donation de tonlieu faite en faveur d'une église par les parents de Godefroid de Bouillon.

Le comte Eustache de Boulogne et son épouse Ida donnèrent en 1070 au chapitre de l'église de Lens, fondée par leurs ayeux, des priviléges nombreux. Ils rétablirent ceux dont il avait été doté jadis. Les considérants de l'acte sont assez naïfs : « *In principio vero fundationis ejus, terris et libris et conditione liberali fuit dotata, sed præsumptio temeritatis et invidia diaboli ecclesiam cum libris et privilegium cum signis comburens annulare putavit universa. Sed quod diabolus delevit per invidiam, favente Deo, et domino Episcopo nostro Lietberto, volumus emendare per benevolentiam.* » Les chanoines n'étaient pas tenus de payer le tonlieu : « *teloneum quoque liberum, ut ab ipsis solummodo canonicis dari vel offerri debeat;* » ils pouvaient donc semble-t-il s'y soumettre volontairement.

Othon IV en 1209 donne à l'église de Nivelles le bourg et l'église de cette ville, cum mercato, *telonio*, moneta, etc., (RAEPSAET, V, 489) et l'évêque Lietbert, fondant en 1064 et dotant l'abbaye du St-Sépulcre, de l'ordre des Bénédic-

[1] MIRÆUS, *Dipl. belg.*, 1, 26.

tins à Cambrai, lui cède, parmi les propriétés qu'il a reçues avec consentement de l'empereur, le petit tonlieu à Cambrai, minutum telonium (MIRÆUS, *Dipl. belg.*, I, 35.).

D'autres chartes enfin accordaient les tonlieux à des particuliers; tel est l'acte par lequel le roi Charles en 920 donne aux comtes Haganon et Rodolphe le privilége d'établir un marché avec tonlieu; tel encore l'acte qui accorde le prélèvement du tonlieu à l'évêque d'Utrecht et qui nous montre que primitivement il avait été cédé en faveur du comte Walgerus; et en 985 ou 986 Othon III donne en propriété au comte Ansfridus une part du tonlieu de Mademelacha (Mademblik) qu'il percevait d'abord avec l'assentiment de l'empereur, comme relevant des droits de ce prince [1].

De ce qui précède nous concluons que le prince réglait tout ce qui était relatif à l'établissement des nouveaux péages ou à la réorganisation des anciens. Leur pouvoir en cette matière dérivait de la souveraineté qu'ils exerçaient sur les routes et rivières de leurs États et, comme nous l'avons vu, ils cédèrent parfois en partie à des particuliers la perception des droits établis; c'est que ces péages étaient perçus non en vertu du droit régalien du prince, mais du droit domanial, susceptible d'appropriation privée avec l'assentiment du souverain.

Sous les Franks les grands chemins et les fleuves étaient régis par une législation commune [2]. La justice appartenait au roi et lui fut réservée, même lors de l'établissement des

[1] Comiti dedimus in proprium portionem telonii, monetæ et census, quam ipse nostro consensu in villa quæ dicitur Mademelacha, ad regium jus legaliter respicientem hactenus in beneficium tenuit.

[2] RAEPSAET, V, 540 et 199.

justices seigneuriales; mais la propriété en était à celui qui originairement avait contribué à leur construction et à leur entretien; cette participation se faisait d'après les modes les plus divers et c'est de là que se diversifiaient aussi les usages qui régissaient la propriété du sol des routes. Charles-le-Chauve, portant un édit en 844 sur la reconstruction des ponts, dit: « *ubi antiquitùs fuerunt (pontes) reficiantur ab is qui honores illos tenent de quibus ante pontes facti vel restaurati fuerunt.* » Quelle que soit la signification du mot *honores*, ce capitulaire nous montre la diversité des modes de contribution et nous porte à croire que, là où on levait des tonlieux, les restaurations devaient se faire sur les fonds du tonlieu [1].

Toutes les questions concernant la propriété du sol de nos grands chemins, dit RAEPSAET, ont été réglées par la possession et l'usage, et le roi et les seigneurs respectifs ont leur intention fondée en droit pour les parties du chemin qui traversent leur seigneurie, parce que, étant les propriétaires primitifs de leur villa, ils en sont demeurés les propriétaires et les possesseurs aussi longtemps qu'un tiers n'en a pas acquis une partie.

Il en fut des rivières comme des routes; le lit du fleuve n'appartenait pas au prince, témoin l'acte de Louis-le-Hutin ordonnant une enquête sur l'usage suivi, à l'occasion de la contestation soulevée par les seigneurs sur la juridiction du roi, : « *super jurisdictionibus vero locorum, cheminorum, vel itinerum et fluminum publicorum, quas jurisdictiones domini territoriales infrà quorum jurisdictiones et terras prœdicta consistunt, ad se pertinere asserunt, et per gentes nostras (officiers) dictas jurisdic-*

[1] RAEPSAET, Œuv. compl. V.

tiones usurpantes indebile impeditos esse, inquiratur veritas, qualiter de præmissis usi sunt tempore beati Ludovici et ejus filii Philippi regis franciæ et stabitur illi parti quæ melius probabit et si non probetur, juri communi.» Le cours du fleuve n'était donc pas de droit régalien, sinon il eût été hors de saison de faire enquête sur l'usage suivi sous saint Louis et son fils, les droits régaliens étant imprescriptibles. Ici donc, comme sur les routes, le prince exerçait son pouvoir à titre de droit domanial et, par suite, pouvait donner en propriété privée les péages perçus sur les rivières. Tant que son autorité est respectée, il interdit les tonlieux prélevés sans son autorisation, témoin les ordonnances nombreuses des Carlovingiens. Sous les faibles successeurs de Charlemagne, les seigneurs s'emparèrent de toute la part de souveraineté qu'ils purent enlever au roi et établirent les péages malgré lui; mais au fur et à mesure que le souverain sait faire respecter son autorité ou qu'il en ressaisit quelque partie, il réprime les abus et dispose de ces domaines aliénables en faveur de ceux qu'il croit dignes de cette marque de bienveillance.

Résumant donc les faits et les principes renfermés dans ce chapitre, nous voyons les tonlieux, établis par l'esprit fiscal des Romains, appliqués dans notre pays par ces conquérants sur une large base; ces péages existaient aussi chez les Gaulois, et César parle des *vectigalia* perçus par les Venètes, et Tacite des *vectigalia et onera commerciorum,* douanes, connues à Cologne; les villes de Varnes et d'Autun en prélevaient également. Ils se maintinrent sous les Franks, et dès les premiers rois, l'existence en est signalée, sous Gontran, Childéric et Sigebert, vers le milieu du VI[e] siècle; les tonlieux nous sont renseignés dans l'édit de 615 dans lequel Clotaire II ordonne de lever les tonlieux *per ea loca et de specibus ipsis,* comme sous les règnes de ses prédécesseurs.

Déjà, en 575, fut donné par Chilpéric au chapitre de Tournai le tonlieu de l'Escaut, qui était perçu non seulement sur les bateaux naviguant sur ce fleuve, mais encore sur tout commerce par terre et par eau, sur le passage des ponts et sur les marchandises[1].

Ces tonlieux, autorisés par les rois, étaient perçus avec leur assentiment et bien souvent au profit de particuliers, d'abbayes, de couvents et de villes. Ils n'étaient pas originairement royaux et appartenaient aux propriétaires riverains; plus tard ils devinrent l'apanage des rois. Clovis a dû déjà les constituer comme bénéfices aux chefs des diverses tribus qui avaient fait la conquête avec lui, en même temps qu'il leur donna les *villæ,* les *honores*, les *pagi*, etc. ; mais ces seigneurs ne tardèrent pas à introduire des tonlieux nouveaux, réprimés, abolis par Pépin et Charlemagne, mais inutilement combattus par leurs successeurs. Le pouvoir et les richesses des féodaux s'accrurent ainsi au détriment des suzerains, et Hugues Capet ne put que les autoriser définitivement pour s'attacher davantage des rivaux mécontents de son avénement au trône.

Le pouvoir royal, en s'affermissant, les reprit, les organisa, en concéda des parties à titre gratuit ou onéreux; dans la suite, les tonlieux consentis aux propriétaires par le prince, devenus des objets d'exactions et d'injustices, passèrent entre les mains du fisc pour être perçus uniquement à son profit; mais dès lors leur assiette ne fut changée, ni augmentée qu'avec l'assentiment des États.

Après les tonlieux parurent dans nos provinces les droits d'entrée, de sortie, de transit, de prohibition, même en

[1] Raepsaet, V, 177, de navibus superfluvio scalt, vel quolibet commercio seu et de carragio (charette) vel de sagenis (bateaux), de ponte super fluvio scalt, vel de omnibus venalibus ubicunque vendantur.... undecumque teloneus exigetur.

temps de guerre, ces dernières modérées par les *licentes* ou autorisations spéciales ; puis vers le fin du XVII[e] siècle, les droits de douane tels qu'ils sont restés jusqu'à notre époque, perdant toutefois dans les dernières années leur caractère protecteur pour remplir un but plus essentiellement fiscal.

Quant au tonlieu sur l'Escaut, celui dont nous aurons spécialement à nous occuper, il appartenait au duc de Brabant qui en départit diverses parts à des particuliers, ainsi que nous le verrons plus loin.

CHAPITRE II.

Du péage de l'Escaut jusqu'au traité de Munster.

§ Ier. — *Tonlieu de l'Escaut. — A qui il appartenait. — Noms divers sous lesquels il fut perçu. — Droits de conduite sur le Hont.*

Nous rappellerons, comme un souvenir et non comme une preuve de l'ancienneté du tonlieu perçu sur l'Escaut à Anvers, la fable de la prétendue origine de cette ville. Inventée par Lucius Tongrensis, à qui du moins on l'attribue, elle fut acceptée par les premiers annalistes; mais plus tard Divæus, Molanus et Miræus ne la considérèrent plus que comme une fiction dénuée de tout fondement. Si donc, avec les historiens modernes, nous ne regardons que comme une fable, trouvée après coup pour l'explication d'une origine ignorée, cette légende qui persiste toujours dans l'esprit populaire, n'a-t-il pas existé un fait qui lui ait donné quelque apparence de vraisemblance et de vérité? Le péage prélevé par le seigneur, ou le chef des Ganerbiens aux temps plus historiques, tel que fut peut-être Rauhingus, n'avait-il pas déjà une existence antérieure?

Anvers, en tant que ville, n'est citée que plus tard; mais aux lieux où fut postérieurement Anduerbo (dont mention est faite dans la loi salique), des populations industrieuses n'avaient-elles pas établi leur demeure, attirées là par la situation favorable à la navigation et au commerce? Et la fable du géant ne se rattacherait-elle pas dès lors au tonlieu perçu par quelque seigneur riverain avec des exactions telles que la tradition s'en est conservée jusqu'au temps où la légende fut écrite, et que le peuple, représentant l'idée de puissance unie à celle de force, a fait de celui qui arrêtait les rares navigateurs de ces temps reculés, un géant cruel? Quoi qu'il en soit et sans nous arrêter davantage à une supposition que ne vient éclaircir aucune donnée historique, nous savons que le péage dut exister avant le premier monument écrit où il en est parlé, et remonter aux premiers habitants qui occupèrent ces parages. En effet à l'époque où Rauhingus, l'un des propriétaires de ce tonlieu, en faisait donation à saint Willebrord en 724, lui-même n'en avait que la troisième part; il n'habitait pas Anvers, mais Brême, où l'acte fut fait; il est donc permis d'en conclure que ce ne fut pas ce prince ou chef qui établit ce tonlieu, mais que ce péage pour arriver, ainsi subdivisé, au VIIIe siècle en la possession d'un seigneur étranger devait déjà exister depuis un certain laps de temps, impossible à déterminer [1].

Toutefois, comme nous l'avons dit plus haut, si les tonlieux appartinrent primitivement aux particuliers, ils ne s'établirent qu'avec l'autorisation des princes. Si les actes écrits ne mentionnent que les noms de ces derniers, c'est qu'ils sont tous d'une date plus récente que l'établissement premier de ces droits, et ne sont en général que

[1] *Antiq. Belgiques*, I, 12.

de cette époque, à laquelle le prince suzerain en avait déjà repris pour lui la majeure part.

L'Escaut, depuis Rupelmonde jusqu'à la mer du Nord, était anciennement du domaine des ducs de la Basse-Lotharingie; le comte de Flandre, dont il longeait les États, n'étendait ses droits sur les eaux du fleuve que jusque là, où, s'avançant à cheval, il pouvait les frapper de son épée. Après le partage de la Basse-Lotharingie en petits États multiples, la souveraineté sur le fleuve demeura aux marquis d'Anvers et c'est en cette qualité que le duc de Brabant continua à l'exercer dans la suite.

Il percevait des péages et des droits de balises à Vossevliethille, dans l'île de Tholen, à Borchvliet, à Ossendrecht, à Santvliet, à Hairnisse, à Herenscapstol et à Voortvurenmuiden. Il en faisait lever sur le Hónt, à Rielandt, à Valkenisse, à Inclinoirt, à Agger; puis, lorsque ces deux derniers bureaux de perception furent engloutis par les flots, à Yersicheroirt. Ces diverses Wachtes ou Gardes furent souvent modifiées; c'est ainsi que, sous Philippe-le-Bon, on trouve également Calloo et, sous Philippe-le-Beau, Vlissingen, Armuyden, Zoetelandt, Ammekensvere, Cats, Valckenisse, Middelborch et Rielandt.

Les droits sur l'Escaut furent souvent un objet de contestation entre les comtes de Flandre et les ducs de Brabant. En 1331, l'étendue de leurs pouvoirs et la limite de souveraineté des comtes de Flandre fut établie d'une manière assez bizarre par Jacques Van Hasselt, châtelain de Rupelmonde. Il revendiqua les droits du comte, au nom de Louis de Nevers, depuis Outemuide jusqu'à Eyckervliet, (sur le Rupel près de Boom), en jetant une hache dans le courant, marquant ainsi la juridiction de son suzerain.

Peu de temps après, en 1336, on le fit d'une manière plus précise dans le traité d'alliance entre ce comte et

Jean III, de Brabant. Le comte de Flandre, avons-nous dit, étendait, même sur la partie du fleuve soumise à la souveraineté des ducs de Brabant, sa juridution aussi loin que, entrant à cheval dans le fleuve, il pouvait atteindre avec la pointe de son épée ; mais il ne percevait d'autre tonlieu voisin de l'Escaut que celui de Rupelmonde, sur le Rupel. Dans le traité conclu en 1336 à Termonde, il est dit que, pour éviter toutes les difficultés et controverses qui pourraient naître encore au sujet de l'Escaut, il est reconnu que la juridiction sur les eaux du fleuve appartient au comte si avant que les navires peuvent flotter, excepté devant la ville d'Anvers, de l'un et de l'autre côté jusqu'à des poteaux placés par huit personnes désignées à cet effet. Dans cet espace déterminé, la haute et basse justice appartenaient au duc. En retour, la ville devait donner à perpétuité, chaque année, une paire d'éperons d'or au comte de Flandre. Le duc y déclare conserver le tonlieu d'Anvers ainsi que celui des autres places où il avait l'habitude d'en percevoir et avoir le droit d'arrêter, sur tout le fleuve, ceux qui refusaient de payer le tonlieu d'Anvers ou tout autre. Le comte s'engage à ne faire aucune prohibition nouvelle, ni à établir aucun impôt ou exaction qui pût empêcher la navigation vers le Brabant. De plus il y est rappelé que le Rupel et la juridiction sur les eaux de la rivière appartiennent au comte, de même que sur l'Escaut jusqu'à Eyckenvliet, ainsi que cela avait été déclaré par le châtelain de Rupelmonde [1].

D'après cet acte le comte de Flandre avait donc juridiction sur l'Escaut, mais ce n'était que sur les rives du côté de ses États puisque Louis Van Caudekerken cite dans son histoire manuscrite du bourg d'Anvers, d'après

[1] PAPEBROCHIUS, *Ann. Antv.*, I, 105-108.

une pièce originale, qu'un nommé Jean de Bier, exilé en Brabant, ayant été arrêté en Flandre, fut remis aux gens du duc de Brabant par le bailli du comte, dans un navire sur la côte de Flandre parce que la juridiction de son maître ne s'étendait que jusque là [1].

Vers l'an 1407 les Hollandais ayant suscité quelques difficultés sur la juridiction du duc de Brabant sur l'Escaut et le Hont, on invoqua, pour prouver que tout ce qui relevait de cet objet avait toujours été jugé à Anvers et appartenait par suite au duc, le témoignage de vieillards de plusieurs villes et d'abord de personnes de Tholen, qui l'affirmèrent sous serment; ceux de Santvliet établirent que, depuis soixante-dix ans et plus, la juridiction du fleuve appartenait au duc depuis Hontmuide sur l'Eendrecht jusqu'à Vossevlietshille et de là à Scherpenisse sur la Mere et la Striene jusqu'à Valkenbergen. D'autres témoins nommèrent les mêmes limites et l'un d'eux indiqua depuis Eyckenvliet à Borbies et de là à Hontmuide, puis à Berendrecht, Eendrecht, Kerkhamen, Hierickvliet, Vossevliet, Muden, et, par le Maerloos et le Hoenvoort, jusqu'à Valkenbergen et toute la rive orientale.

Ce témoignage fut confirmé par d'honnêtes habitants de Berendrecht, Oordam, Oorderen, Lillo, Hildernisse, Woensdrecht, Ossendrecht, Bergen, et Halteren. Tant de témoins prouvent bien que la question était controversée et gravenent engagée [2].

On trouve ce dernier témoignage confirmé dans le registre des priviléges de la ville d'Anvers nommé *Clementyn*, f° 38 v°, où il est dit que l'autorité du duc s'étendait sur l'Escaut et sur l'Eendrecht (Escaut occiden-

[1] *Ann. Belg.*, 13 et 14.
[2] Papeb., l. 247.

tal et oriental) depuis Vossevlietshille à Vortvurenmuyden; que tous les tonlieux et fanaux entre ces deux points appartenaient au duc, savoir à Vossevlietshille, à Eendrecht-ter-Muyden, à Bergen-op-Zoom, à Borghtvliet, à Ossendrecht, à Santvliet, à Hairnisse, à Herenscaptol et à Vortvuren, et qu'on tenait en fief ces divers péages du margrave d'Anvers ou du duc de Brabant. En outre, les vols, brigandages, pirateries, meurtres ou tous autres crimes qui se commettaient en déans les limites dites plus haut, devaient être jugées par le duc ou son écoutète au vierscare d'Anvers. La juridiction sur l'Escaut depuis Rupelmonde jusqu'à la mer et à trois lieues de celle-ci appartenait donc au duc de Brabant, sauf sur les côtes de Flandre jusqu'où les navires pouvaient flotter.

Le duc de Brabant prélevait les divers péages que nous avons cités plus haut, soit en son nom, soit par divers seigneurs à qui il avait donné ces wachtes à fief. Ainsi Henri Ier de Brabant ayant repris à des vassaux, qui commettaient des exactions, les tonlieux de la Striene et de l'Escaut, en donna la moitié en fief à son cousin Godefroid, seigneur de Breda, en se réservant l'autre moitié.

Godefroid s'obligeait à assurer, sauf force majeure, protection et sécurité à ceux qui passeraient par le fleuve; le péage exorbitant perçu sur les vins devait être abaissé à trois deniers de Cologne par pièce et la coutume d'accepter du vin des marchands devait être abolie, sous peine de confiscation des biens au profit du seigneur, et pour le capitaine qui en offrait, sous peine de perdre la meilleure pièce de vin de son chargement [1].

Godefroid reçut en outre les tonlieux de Schakerloo

[1] V. *Ann. des antiq. Belg.*, p. 33.

dans l'île de Tholen et d'Ossendrecht, qui avaient été enlevés également à leurs possesseurs pour cause d'exaction.

Le duc de Brabant céda ainsi diverses parties de perception des droits, et autorisa des propriétaires riverains à imposer les navires et les marchandises ; en 1276, nous trouvons au sujet d'un différend soulevé entre les magistrats d'Anvers et les vassaux et arrière-vassaux du duc, qui percevaient les tonlieux ou péages sur le Hont dans un acte qui existe aux archives de la ville, que ces seigneurs étaient à cette époque : Arnould de Louvain, seigneur de Breda, Arnould Belart, Pierre dit Belart, Dancard dit Stullart, Gilbert de Rielandt, Guillaume fils de Batton, pour le péage de *Rielandt ;* les frères Witto et Arnould de Valkenisse, Nicolas de Staple, Jean fils de Keupon pour le péage de *Valkenisse;* Hugues dit Keupon, fils d'Antoine, Berthon, fils de Henri dit Priester de Inclinort, et Constantin de Damme pour le péage de l'*Agger*. Cet acte rapporte la décision des arbitres auxquels la contestation fut déférée ; nous aurons lieu d'en parler plus loin. Il en résulte que plusieurs propriétaires possédaient simultanément avec le duc et avec son assentiment un droit de péage sur l'Escaut.

Le droit était perçu souvent aussi par des fermiers qui prenaient ces péages à ferme pour des termes plus ou moins longs.

Les divers tonlieux établis sur le fleuve furent compris plus tard dans le *Watertol* de Brabant qui se percevait aussi loin que s'étendaient les droits seigneuriaux des ducs de Brabant. Il existait en outre un second péage sur le Hont, le droit de conduite ou *geleyde van de Honte* qui était une véritable redevance de pilotage. Rien ne vient indiquer le véritable caractère de ce droit, mais nous pensons que, dans le principe, c'était une imposition

portant uniquement sur le passage du navire dans les eaux du fleuve et non comme le mot *geleyde* semblerait l'indiquer et tel que ce fut, dans les temps plus récents, un droit de lamanage ou de pilotage.

A ceux-là il faut ajouter encore le *Riddertol* prélevé à Anvers sur les marchandises entrant par l'Escaut, le *Jocktol*, sur les navires amarrés au quai et l'on aura l'ensemble des impositions maritimes qui pesaient sur les navires et les produits entrant dans le port d'Anvers. La voie la moins coûteuse que la nature offre à l'homme devenait ainsi l'une des plus dispendieuses, au grand détriment du commerce.

Nous ne ferons que mentionner ici les droits de passage, tel que celui qui existait devant la ville, les droits de pêche qui ne rentrent pas spécialement dans notre cadre; ainsi le couvent de St-Michel percevait un droit de pêche à Houtemuiden, puis à Lillo, Berendrecht, Wilmarsdonck, et Santvliet. Des seigneurs et quelques communautés prélevaient des droits semblables sur tout le cours de l'Escaut : témoin en 1436 l'acte par lequel Wilmaer, Van Hamale, Van der Elst et consorts cèdent à la ville leur droit sur la pêche devant Anvers jusqu'au côté nord d'Austruweel.

Le tonlieu perçu sur l'Escaut fut connu sous des noms bien divers ; nous croyons utile d'en citer les principaux ; on l'appelait : [1]

Tol van de Honte, tonlieu du Hont, du nom même de la partie de l'Escaut où il était perçu. Tous les navires remontant le fleuve vers Anvers étaient passibles de ce

[1] Inventaris De Moy, aux archives de la ville, auquel se trouve joint l'ouvrage intitulé : *Tractaet over de Tollen*, dont les indications nous ont été souvent utiles, pour la recherche des anciennes ordonnances et des contestations concernant cette question.

droit dès qu'ils avaient dépassé Stockakker (village de la terre de Saeftingen, aujourd'hui submergée) ; de même les navires qui descendaient le fleuve et ne jouissaient pas de franchise devaient acquitter le péage en arrivant à l'endroit mentionné ci-dessus.

Ce péage, avons-nous dit, a appartenu dès les temps les plus reculés aux propriétaires dont les domaines commandaient les deux rives et était prélevé par ceux-ci, soit en leur nom par concession du duc, soit au nom même et pour compte des ducs de Brabant.

On l'appelait aussi tonlieu d'*Yersicheroirt* [1], du nom du bureau principal de perception, lequel était situé en face du Baetsentoren dans l'ile de sud Beverland, et qui ne se trouve indiqué que dans les cartes très-anciennes, les eaux de l'Escaut ayant submergé les terres où il était placé. Le bureau d'Yersicheroirt fut transféré en 1500 à Armuyden, en 1501 à Tervere et enfin, en 1531, il fut décidé par Charles-Quint que « beaucoup de bateliers voulant frauder des marchandises à Yersicheroirt et ailleurs en l'absence du négociant, propriétaire de ces marchandises, et que par suite il y avait arrêt, perte de temps et interruption de voyage, les droits pour ce tonlieu seraient perçus dorénavant à Anvers, comme aussi les droits de conduite et d'ancrage. »

On le désigne aussi sous le nom de *tonlieu de Zélande* parce qu'il était perçu dans les îles qui portent cette dénomination ; que les navires allant en Zélande ou en revenant ne pouvaient échapper au paiement de ce droit et, plus encore, parce qu'il était prélevé plus tard directement par les comtes de Zélande qui le tenaient en fief du duc de Brabant.

[1] Ce mot se trouve écrit de diverses manières : *Yersicheroird*, *Yeersikeroert*, *Geersickerorde*, *Yersicheroerd*, *Jesigheroert*, *Yersikeroort*, *Yersikenoirt*, etc.

Puis encore *Haringtol*, tonlieu des harengs, d'une mesure ou d'une certaine quantité de poisson probablement dont on rapportait l'unité aux harengs, mais dont la désignation ne se retrouve plus tard que comme l'équivalent d'un certain prix (40 et postérieurement 48 sols de 2 gros). Parfois aussi on le trouve sous le nom de *s'Heerengeld*, péage du seigneur, appellation générique à laquelle se rapporte le nom de *Heerenscaptol*, déjà cité en 1296 dans un acte de Jean de Brabant, lequel pourrait être l'un des bureaux désignés plus haut, soit Yersicheroirt, soit tout autre. Sous Philippe-le-Bon, on le prélevait à Calloo, de là le nom de tonlieu de *Calloo*.

Le secrétaire Demoy dit que ce tonlieu portait aussi le nom de *Geervliet* et *Gornichem;* mais s'il est vrai qu'à la fin du XVIe siècle la dénomination fut telle, il semble que ce fut là un nouveau péage établi en fraude des droits des Brabançons. La Hollande, qui de tout temps a cherché à entraver notre navigation, voulut forcer tous les navires à payer les droits de Dordrecht au confluent du Wahal et de la Meuse. Nos navires qui fréquentaient ces parages naviguèrent dès lors par le Bornisse et ce fut depuis ce moment que, pour les atteindre, Florent III, comte de Hollande, transporta le bureau de péage de Dordrecht à Geervliet.

C'était donc d'abord un péage sur la Meuse.

Après la guerre faite à ce sujet entre ce prince et Philippe de Flandre, Godefroid de Louvain, Hugues de Therouanne et Mathieu, comte de Boulogne, et après le combat d'Amerstein où Florent fut fait prisonnier, le traité de Bruxelles du 27 février 1168 fit supprimer ce tonlieu. Rétabli plus tard par lettre impériale de Henri VI, sous forme d'une levée de 5 °/₀ de droits sur les marchandises, il ne fut perçu que sur la Meuse; il est donc bien différent

du tonlieu d'Yersicheroirt. Mais les tentatives de la Hollande de percevoir ce péage sur l'Escaut ne cessèrent pas de sitôt; en 1443, Philippe-le-Bon devenu comte de Zélande et de Hollande ordonna, sur la plainte des États de Brabant, à ses fermiers et à leurs commis de ne plus lever le tonlieu de Geervliet ou Gornichem sur le Hont et la Diese. Charles-le-Téméraire maintint cette décision pendant tout son règne. Elle fut respectée longtemps, témoin la procédure et les ordonnances importantes auxquelles donna lieu la prise du navire de Gérard Pels par les Hollandais. Le duc, repoussant le zèle un peu outré du conseil des finances de Hollande qui prétendait sauvegarder les droits du souverain, mais cherchait en réalité à opprimer le commerce de l'Escaut, défendit de lever ce péage. Les finances de Hollande disaient que le duc devait percevoir un droit en l'eau douce à Sevenhove et un autre en l'eau salée à Geersvliet et voulaient transporter sur le Hont, devenu plus navigable, le droit de tonlieu perçu en l'eau salée afin qu'il n'échappât pas au duc. Ils avaient même saisi le navire d'un marchand, mais furent obligés de le restituer, de laisser la navigation libre et l'exploit et l'arrêt, faits à la requête de ceux de Hollande sur le navire de Gérard Pels, furent mis à néant. — Ces droits des Brabançons ne furent plus défendus de la même manière sous Philippe-le-Beau. Le tonlieu de Geersvliet fut reconnu, et l'on prétendit que « le duc de Bourgogne, comme comte de Zélande, avait droit de prélever le tonlieu à Yersicheroirt, à Geersvliet, aussi bien sur le Hont qu'autres cours d'eau, quel que soit leur nom, sur tous navires et marchandises, de quelque port qu'ils viennent, appartenant à marchands non francs, qui allant, venant, montant, descendant, attouchent aucuns des cours d'eau et strooms susdits, le Hont ou aultre. » C'est en vertu de cette décision que les

États de Brabant furent condamnés dans un procès intenté par les fermiers, parce que les États s'étaient prévalus des anciens priviléges pour s'opposer à la perception du péage. Ces priviléges leur avaient été confirmés solennellement par Marie de Bourgogne; mais son fils, par sa prodigalité et ses besoins incessants d'argent, mit parfois le bon droit de côté; il condamna les États de Brabant, mais fut assez généreux de modérer, par grâce spéciale, l'amende à la somme de 18000 philippes d'or[1].

Rien d'étonnant que depuis ce moment Geersvliet ait été considéré dans la suite à l'égal de Yersicheroirt et que, d'après De Moy, ce nom ait été donné au péage dont nous venons de parler.

Droits de conduite sur le Hont. — D'après un document manuscrit extrait d'une ordonnance suspendue au bureau de péage à Anvers (vers 1550) et rappelant une autre antérieure, du 27 octobre 1405, ce droit était établi comme suit[2] :

La taxe la plus élevée était perçue sur les navires suivants : français, anglais, lombards, espagnols, hanovriens et gueldrois, qui payaient 6 sols 4 deniers par navire.

Les vaisseaux du Brabant, de la Hollande et de la Zélande acquittaient un droit de 20 gros de Flandre.

Ceux de Flandre 8 gros, excepté ceux de Hulst, Axel et Rupelmonde dont les biens sur propres navires ne payaient que 3 $^1/_2$ gros, tandis que les navires de la Flandre française (Vlaenderen daer men walsch spreekt) payaient le droit le plus lourd ou 6 sols 4 deniers.

Les localités suivantes étaient exemptes du droit de con-

[1] Wy uyt gracien gereduceert ende gemodereert hebben totter somme van achthien duysent gouden Philips guldenen.....

[2] Dans une liasse non classée ayant pour titre *Tollen* aux archives de la ville.

duite sur le Hont et généralement de tous tonlieux : Anvers, Tirlemont, Santvliet, Lillo, Saeftingen, Ossendrecht, Wilmarsdonck et Austruweel.

Pour certains articles, les droits énumérés plus haut étaient modifiés comme suit :

Pour les vins :

Ceux de Flandre, qui conduisent à Anvers des vins du Rhin ou du Midi sont redevables pour les navires dans lesquels le vin se trouve, 22 sols de Flandre; pour une ghelte de vin de France, pour chaque pièce petite ou grande, excepté pour Lille, Douai et Valenciennes, ils paient autant que pour le vin du Rhin, plus pour conduite 5 sols 3 deniers, au change de un vieux parisis pour un sol. Pour les vins achetés à Anvers, ou venant d'une partie plus haute de l'Escaut, et conduits vers la mer par le Hont ou l'Escaut oriental, le droit était le même qu'à l'entrée.

Pour les laines :

Ceux de Flandre, excepté dans les parties où l'on parle le français, apportant des laines à Anvers par le Hont, doivent par navire 27 sols de Flandre ; par l'Escaut le droit de conduite est fixé à la valeur, au-dessous de 50 florins de Brabant, 12 deniers anglais et au-delà de 50 florins, 2 sols anglais. Ceux de Hainaut, de France et de la Flandre française, doivent payer pour conduite par le Hont, par sac, 6 deniers anglais et par navire, 5 sols 3 deniers parisis; par l'Escaut, le droit est le même que ci-dessus par navire.

Pour les harengs :

Ceux de Flandre (exception comme ci-dessus) paient pour conduite sur le Hont par navire, 27 deniers de Flandre et par l'Escaut 2 shellings pour le droit de Berg-op-Zoom et autant pour le droit de Santvliet; excepté ceux de Calloo, Hoirtnisse et Ossenesse et ceux qui demeurent dans le rayon de ces communes, lesquels ne paient point

de droit de conduite, sur le Hont, mais doivent néanmoins le droit de Bergen, soit 2 sols anglais par navire de harengs.

Ceux de Normandie, Artois et en général de France, ceux du Hainaut, apportant des harengs à Anvers par le Hont, doivent par last 4 deniers anglais et pour conduite 5 sols 3 deniers parisis.

Par l'Escaut le droit est fixé à 4 deniers anglais par last, 2 sols de Flandre pour conduite de Bergen et 2 sols de Flandre pour conduite de Santvliet[1].

Pour les grains :

Ceux de France, Hainaut et Flandre française qui amènent des grains à Anvers, ou en conduisent plus bas vers la mer, sont redevables sur le Hont pour conduite, 5 sols 3 deniers parisis.

Sur l'Escaut pour valeur au-dessous de 50 florins, pour conduite de Bergen et de Santvliet, 4 sols de Flandre et pour valeurs au-dessous de 50 florins, 4 sols de Flandre pour chacun de ces péages.

Nous ne sommes pas parvenu à reconnaître si pour les autres articles le droit et la conduite du Hont étaient également modifiés et si le tarif général que nous avons donné plus haut recevait beaucoup d'exceptions semblables; celles que nous avons recueillies nous prouvent que le système restrictif était en honneur dans le droit de conduite, comme dans les droits d'entrée, de sortie et de transit établis plus tard, et que la limite de langue formait même un obstacle pour jouir des mêmes priviléges que les voisins.

[1] Dans une note manuscrite, le droit est modifié :

un navire passant par Bergen chargé de marchandises valant moins de 10 livres..............................	18 gros de Flandre.
un navire passant par Bergen chargé de marchandises valant plus de 10 livres..............................	36 » » »

et pour les harengs on prend le droit en harengs.

Le droit sur le Hont était un droit fixe perçu par navire, d'après le pavillon; celui qui se percevait sur l'Escaut variait d'après la valeur de la cargaison. Ce dernier fut établi comme suit, vers 1500 :

Pour les marchandises au-dessus de 10 livres . . . . 30 deniers de Flandre.

Pour les marchandises au-dessous de 10 livres . . . . 15 » » »

1 vaisseau chargé de poisson frais 5 gros.

1 » » » fruits d'une valeur moindre que 4 livres de Flandre. . . . . 5 gros.

et au-delà en proportion. Le droit ancien était de 6 gros.

Dans une ordonnance d'Albert et d'Isabelle de 1599, les droits de conduite sur le Hont sont établis d'une manière sensiblement plus onéreuse, comme suit :

Ceux de Brabant, Hollande et Zélande qui remontent ou descendent le Hont avec leurs propres navires, à condition que ce ne soient pas des navires de fort tonnage [1] capables de tenir la mer, qu'ils ne viennent pas des pays éloignés ou n'y aillent pas, et qu'ils n'aient point chargé des marchandises appartenant à des marchands non libres de droit, paient à chaque passage 1 sol 15 deniers de Flandre.

Cependant, dit cette ordonnance, il faut que le fermier ait égard aux chargements non pleins, afin de mitiger dans ce cas le droit de conduite et de le lever d'une manière plus modérée.

Si les navires sont chargés de marchandises, ils doivent le droit de conduite sur le Hont d'après le pays de destination ou de départ, savoir d'outre mer ou vers les pays

[1] Meerschepen, *Corbita* in KILIAEN, une hune, gros navire de mer, in Plantyn.

lointains 14 sols de Flandre, mais si ces vaisseaux ne sont point chargés et ne font point la navigation de ou vers les pays lointains, et que leur tonnage est entre 40 et 50 tonnes, ils ne doivent que 7 sols.

Ces mêmes navires montant ou descendant l'Escaut, chargés de vin, appartenant à des gens non libres, de quelque espèce que soit ce vin, doivent, outre la conduite ci-dessus, un droit de 6 deniers par tonne de 6 aimes.

Les navires chargés de pierres ou de fascines pour les digues, payaient un droit modéré, savoir 9 deniers de Flandre.

Les navires chargés de poisson acquittaient un droit de 4 deniers.

Ceux de Flandre allant vers la mer ou venant de là par le Hont, sur leurs navires et n'ayant pas de marchandises de personnes soumises aux droits, doivent à chaque fois 2 sols outre les droits ci-dessus.

Ceux d'Espagne, Portugal, France et autres pays, venant ici ou partant d'ici avec leurs navires et denrées ou autres marchandises non libres, paient :

au-dessous de 50 tonnes. . . . 7 sols de Flandre,
au-dessus de 50 » . . . . 14 » » »

Ceux d'Angleterre et des villes hanséatiques chargeant ou apportant des marchandises non libres, c'est-à-dire qui ne sont ni aux Hanséates, ni aux Anglais, ni aux bourgeois de la ville, ce qui doit être établi par la production des lettres de franchise, pour chaque passage par le Hont doivent :

au-dessous de 50 tonnes. . . . 7 sols de Flandre,
au-dessus de 50 » . . . . 14 » » »

au lieu de 6 sols 4 deniers comme ci-dessus.

Ainsi que nous l'avons dit précédemment, ce droit de conduite fut réuni au Watertol de Brabant et dès lors le péage perçu uniquement pour conduite du Hont dispa-

raît dans le taux général prélevé sur les marchandises arrivant en Brabant par eau.

§ 2. — *Riddertol et Jocktol.*

En dehors des droits sur l'Escaut occidental ou Hont, les marchandises étrangères payaient à Anvers un autre droit nommé *Riddertol*, compris dans les comptes de la ville sous la dénomination de Ridderthol, Jocktol et wage. Ce péage a également une origine très-ancienne; il semble tirer son nom de ce qu'il était perçu au profit de différents seigneurs (ridders) dont les propriétés étaient situées près des rives de l'Escaut.

Demoy nous rapporte qu'il était possédé en 1241 par trois seigneurs ou ridders : Arnould dit Amman, A. Gysbrecht et Wilmer, ainsi que leurs héritiers; que le tonlieu aurait été appelé d'eux Riddertol et qu'en cette année il fut convenu, entre eux et le conseil de la ville, de donner aux percepteurs des instructions écrites pour connaître les droits qu'il pourraient prélever, ainsi qu'ils en avaient la coutume depuis une haute antiquité.

Si cette dénomination a été donnée depuis ce moment, il existe néanmoins un fait qui prouve que le Riddertol remonte très-haut, c'est l'acte par lequel Rauhingus et son épouse Bebelina donnent à saint Willebrord la part qui leur appartient dans ce tonlieu, à savoir un tiers du droit perçu sur l'Escaut à Anvers [1]. Plus tard nous trouvons en possession de ce tonlieu le duc de Brabant,

[1] Et illudteloneum quod ad partem nostram ibidem (i. e. super fluvio Scaldi in pago Renensium) venerat, hoc est illam tertiam partem ad integrum Willebrordo concessimus, atque donavimus, in eâ ratione ut habeat, teneat atque possideat, dandi vel commutandi, vel quidquid exinde facere voluerit, liberam et firmissimam habeat potestatem.

PAPEB., *Ann. Antv.*, éd. MERTENS et BUSCHMANN. Anvers 1845, I, 57.

notamment dans la convention faite le 31 mars 1336 entre Jean, duc de Lotharingie, de Brabant et de Limbourg, et Louis, comte de Flandre, seigneur de Nevers et de Réthel, où il est dit que le duc conserve entièrement le tonlieu d'Anvers et les autres qu'il a coutume de percevoir, ainsi que tous autres droits de pêche, de navigation et de passage, sauf à respecter les droits du comte.

Les ducs de Brabant cédèrent plus d'une part de leurs droits à des vassaux, si bien que vers la fin du XVe siècle le répartition du produit du Riddertol, telle qu'elle résulte des comptes de la ville, était devenue très-compliquée.

Ce droit fut perçu à Anvers en même temps que le Watertol de Brabant; ainsi, dans des instructions relatives à ce tonlieu, nous trouvons mentionnés et confondus dans les autres droits ceux que les marchandises devaient payer pour le tonlieu de Brabant et pour le Riddertol.

Nous avons réuni d'après Demoy et d'après l'ordonnance du 15 avril 1550 les droits dus pour Riddertol[1].

Il n'était perçu que pour les marchandises en paniers, balles, paquets, tonneaux et non des marchandises en vrac. Il était séparé en deux parties distinctes : l'une perçue sur les matières sèches, l'autre sur les liquides et n'était pas exigé des marchandises qui, par balle, payaient huit deniers; le Riddertol ou 2 ½ deniers était compris dans la taxe.

Ce droit de 2 ½ deniers était celui que l'on percevait en général d'un paquet que l'on ne pouvait porter sous le bras; dans le cas contraire, c'est-à-dire pour petit paquet, on prenait 3 braspenningen.

On voit par les comptes de la ville de 1549-1550 que le Riddertol avait été possédé par la ville, au nom de l'em-

[1] V. notes à la fin.

pereur, et par les familles Van Arenberghe et Herzele, Van Cruyninghen et Wachtendonck, Van der Elst, van Sombeke, Walrave, Draekx et héritiers [1].

Grand nombre de ces parts de propriété avaient été rachetées par la ville, de sorte que celle-ci percevait le droit presque total, savoir $^{19}/_{20}$ des droits sur marchandises sèches et $^{14}/_{15}$ de ceux prélevés sur les liquides.

En 1770, ce tonlieu appartenait à Anvers dans la proportion suivante : pour les marchandises sèches $^{45}/_{48}$ et pour les liquides $^{44}/_{48}$; il produisait, avec le droit de poids public ou wage, 13,773 fl. 8 sols 4 deniers.

Le rachat des diverses parts de propriété du Riddertol se fit comme suit :

23 décembre	1501,	de	Jean Crickenghus.
en	1538,	»	Van Arenberghe $^{1}/_{6}$ pour fl. 24,127
20 mai	1561,	»	Van der Elst pour fl. 19,880.
»	»	»	Van Delft
8 novembre	1561,	»	Van Cruyninghen
9 juillet	1569,	»	Van Arenberghe pour 45,963 Caroli
19 »	1571,	»	Herzele
16 octobre	1578,	»	Sompeken et Joos Draekx
28 décembre	1580,	»	Immerseel
31 juillet	1602,	»	Jaspar Faye ($^{1}/_{2}$ de $^{1}/_{12}$)
18 janvier	1607,	»	» » ($^{1}/_{2}$ de $^{1}/_{12}$ et $^{1}/_{2}$ de $^{1}/_{24}$) [2]

La part de l'empereur fut rachetée de 1644 à 1763, puis de nouveau en 1767 pour 600,000 florins.

Un autre droit perçu à Anvers en même temps que le Riddertol sur les marchandises arrivant par l'Escaut était le *Jocktol*. C'était un péage ou droit perçu sur tous les navires amarrés au quai devant Anvers, et il figure dans

[1] V. *Bulletin des archives de la ville d'Anvers*, I.
[2] *Gerecouvreerde stukken*, aux archives de la ville.

les comptes de la ville en même temps que le Riddertol sous le nom désigné plus haut. Les diverses parts de propriété du Jocktol furent également rachetées par la ville de telle sorte que vers le milieu de XVIe siècle, elle en possédait les $^{228}/_{240}$. Une faible partie en restait donc aux particuliers.

Ces deux droits ainsi que celui de balance ou poids public (wage) se continuèrent jusqu'à l'époque de la révolution française, puis furent réglementés sous d'autres dénominations et formèrent pour la navigation les divers droits connus sous les noms de droits de bassin, de quai, de demi-tonnage, etc., et, pour les marchandises, les droits de pesage, etc.

Pour terminer ce qui concerne les tonlieux perçus sur l'Escaut, autres que celui du Hont, disons un mot de ceux qui étaient prélevés un peu plus haut qu'Anvers, et de celui qui était levé sur l'autre bras de l'Escaut.

Un tonlieu assez important était celui établi à l'embouchure du Rupel dans l'Escaut et perçu surtout sur les eaux du premier.

Remontant à une origine bien ancienne, il fut l'objet, de bonne heure, des règlements des princes de Flandre, afin qu'il ne pressurât pas trop le commerce et la navigation. En 1271, la comtesse Marguerite fixa ainsi le tarif :

Une excute ou barque (schuyt), venant d'Anvers vers le Brabant, payait 20 deniers tant en montant qu'en descendant ; les Anversois ne payaient que la moitié et, pour les vins, le quart.

La navigation vers l'intérieur supportait encore le tonlieu de Rumpst, au confluent de la Dyle et du Rupel ; Anvers en fut déclarée libre par Philippe-le-Beau en 1497. Nous trouvons que ce droit montait également à 20 deniers pour navire dit : *deurvalet, gheboeyde heude oft cogghe schip,*

caboteurs ayant une certaine capacité; à 8 gros pour un bateau plat, à 4 gros pour un bateau dit semaque ou semale et à 3 gros pour un bateau dit aelschip.

Enfin, sur l'Escaut oriental ou Eendrecht, le seigneur de Breda, vassal du duc de Brabant, prélevait les péages de Bergen-op-Zoom et de Schakerloo dans l'île de Tholen, dont la perception fut enlevée à des vassaux coupables de violences et d'injures et donnée en fief par Henri de Brabant à Godefroid et à ses héritiers. Les bureaux d'Ossendrecht et de Santvliet dépendaient de ce même péage.

Après avoir rappelé les divers tonlieux existant sur l'Escaut et ses affluents du côté du Brabant, nous examinerons les diverses conditions de perception, d'exemptions et d'autres y relatives, avant de reprendre l'historique du péage de l'Escaut.

§ 3. — *Franchise des bourgeois d'Anvers du tonlieu du Hont, du Watertol, de Brabant, du Riddertol et du Nobelgelt.*

Les poorters ou bourgeois d'Anvers étaient libres de tout tonlieu sur le Hont; le secrétaire Demoy (vers 1600) nous dit qu'ils en avaient à cette époque la paisible possession depuis trois siècles; or tout concourt à prouver qu'ils avaient droit à cette franchise. Cependant la jouissance de cette liberté n'a pas toujours été incontestée, et il existe aux archives des liasses nombreuses concernant des procès que la ville eut à soutenir contre les percepteurs des péages, pour prouver ses priviléges ; Demoy lui-même en cite un grand nombre.

Les fermiers bien souvent ont prétendu que ledit pri-

vilége des Anversois n'était qu'un abus et que les bourgeois d'Anvers avaient corrompu ou trompé les fermiers des tonlieux ou leurs commis en prétextant qu'ils étaient libres de tous droits. Pour soutenir leur cause, ils défiaient les Anversois de prouver cette exemption par des priviléges écrits; mais on n'ignore pas que toutes les chartes que les habitants de la ville possédaient par écrit ne datent que de 1220, du temps de Henri Ier de Brabant. Jusque là la coutume faisait loi, et les princes en montant sur le trône prêtaient serment d'observer les priviléges existant d'après les coutumes (het oudt hercomen en costuymen). C'est ainsi encore que Jacob Masius, pensionnaire de la ville, dans un écrit tendant à établir les droits des habitants à toute franchise, invoque la *Consuetudo*, les vieilles coutumes.

Lorsqu'en 1276 fut rendu le jugement des arbitres auxquels s'étaient soumis Arnould de Louvain et Breda, et les autres seigneurs propriétaires des tonlieux perçus sur l'Escaut à Valckenisse, Rielandt et Agger, au sujet du tonlieu ou droit de conduite du Hont, il est dit qu'après examen complet et audition de témoins compétents, ils ont trouvé bien fondée la prétention d'Anvers pour tous vaisseaux lui appartenant, et pour toutes les marchandises des Anversois en quelque bateau qu'elles fussent chargées, d'être libre de tous tonlieux quelconques perçus sur l'Escaut. Il fut décidé par le même jugement arbitral que les denrées non libres devaient payer sur le Hont pour chaque bureau 5 shellings et 3 deniers de Flandre. Les vaisseaux chargés de biens libres ne devaient point s'arrêter ; le capitaine en levant la main au passage, en signe de serment, certifiait par là même qu'il n'avait chargé aucune marchandise appartenant à personnes non libres et pouvait continuer sa route. Il ressort donc de là qu'Anvers jouissait

d'une immunité complète, si non lui eût-on permis de passer outre sur simple affirmation du capitaine !

L'ordonnance Clémentine vient affirmer à son tour le privilége des Anversois : des différends s'étaient élevés entre ceux-ci et les Hollandais pour la perception des droits.

Albert, comte de Hollande et de Zélande qui tenait en fief du duc de Brabant le prélèvement d'une partie de ces droits, proclama après délibération de son conseil que ceux d'Anvers étaient libres du tonlieu sur le Hont.

Lorsqu'au milieu du XIVe siècle, Anvers fut séparée du marquisat et, par la guerre entre le comte de Flandre et le duc de Brabant, fut donnée à Louis de Male, elle continua à jouir de l'exemption des péages sur l'Escaut, sur le Hont ainsi que sur l'Escaut oriental jusqu'à Bergen-op-Zoom.

Enfin des jugements nombreux, parmi lesquels nous citerons ceux du 2 décembre 1443, du 17 avril 1466, du 2 août 1467, établissent ce même droit si souvent contesté par les percepteurs des tonlieux, dont les exactions d'ailleurs ne furent pas rares.

Au commencement du règne de Philippe-le-Bon, les Hollandais firent percevoir, comme nous l'avons dit, le tonlieu de Geersvliet; les États élevèrent des plaintes contre l'illégalité de cette mesure et Philippe ordonna qu'on ne prélèverait plus ce droit jusqu'après examen ultérieur, lequel mit à néant la prétention des Hollandais. Son fils Charles-le-Téméraire rendit cette sentence que les Anversois étaient réellement libres de tout droit sur le Hont et la Diese. Et cependant sous l'administration de Philippe-le-Bon, les Anversois avaient encouru l'inimitié de ce prince au sujet de la perception du droit de conduite sur le Hont.

[1] Voir Papebrochius, II, 101.

C'est que, de 1398 à 1401, Anvers possédait en engagère la recette des tonlieux et cet avantage avait été prorogé par le duc Jean IV, de telle sorte que les Anversois pouvaient, par exemption ou perception modérée, favoriser le mouvement commercial de leur port. Sous Philippe-le-Bon, le droit [1] fut perçu à Calloo, sous la surveillance des officiers du duc qui se tenaient sur une barque ou *hulcke* amarrée près du bureau de perception. Les Anversois prétendirent que c'était contraire à leurs priviléges et, forts de l'appui de ceux de Bruxelles et de Louvain, ils s'emparèrent de force de la hulcke et la conduisirent devant la ville. Le duc irrité voulut forcer par la famine ses sujets rebelles et défendit à toutes les villes du Brabant, de la Flandre et du Limbourg de leur fournir des vivres. Enfin après une résistance de dix mois la ville se réconcilia avec son souverain, mais à de dures conditions. Elle dut se soumettre, avec tous ses habitants, à venir implorer son pardon et à payer au duc une amende de 40,000 florins philippes. Le duc de Bourgogne consentit plus tard à relever la ville des conditions humiliantes de soumission, mais maintint l'amende dont la moitié était payable immédiatement, le quart d'après arrangement à prendre avec le trésorier du prince et le restant devait être consacré aux fortifications de la ville.

A diverses reprises la perception des droits fut donnée à la ville en garantie du paiement des capitaux prêtés au souverain; en 1467, la ville les prit à ferme pour quatre ans, aux mêmes conditions que les receveurs du prince, avec droit de franchise pour ses navires. La perception

[1] Dit aussi droit des harengs, lequel était perçu à raison de 40 sols par hareng; plus tard dans les comptes de la ville (1549-1550) on le trouve évalué à 5 sh. et 12 d. de Flandre ou 6 sh. de Brabant et en 1479 il était dû par la ville, à la St-Jean, pour chaque hareng 48 sols de 2 gros.

lui fut continuée et donnée à ferme perpétuelle le 25 mai 1479 par l'archiduc Maximilien et Marie de Bourgogne; Philippe-le-Beau la confirma en 1497. Plus tard, en 1505, le péage du Hont fut transféré aux États et les Anversois demeurèrent affranchis pour leurs navires, par ordonnance de la gouvernante Marguerite du 29 octobre 1505.

L'exemption de tonlieux en certaines circonstances ne fut pas toujours reconnue, et en 1521 la ville fut obligée, pour sa part des premières dépenses nécessitées par l'avénement de Charles-Quint et par son voyage en Espagne pour recueillir la succession de ce royaume, à prendre en engagère moyennant 40,000 florins la part du prince dans le produit des tonlieux perçus à Anvers. Cette somme fut augmentée de 40,000 fl. en 1531 et s'éleva même en 1644 à 250,000 fl. [1]. La ville fut obligée pour fournir cette somme de faire un emprunt de 950,000 florins, dont 400,000 devaient servir à racheter le droit du souverain, non-seulement dans ce tonlieu, mais dans tous les tonlieux de Brabant. C'était quatre ans avant le traité de Munster, à une époque où le commerce d'Anvers avait déjà décliné depuis un demi-siècle; le sacrifice était lourd pour une ville dont la ruine complète allait s'achever bientôt.

Les Anversois étaient en outre affranchis du tonlieu de Brabant *(Brabantschen watertol)* perçu sur les cours d'eau des États du duc de Brabant et dans lequel pendant longtemps furent compris les droits de navigation sur l'Escaut.

Ils étaient exempts de droits, d'après le livre des anciennes coutumes, dans tout le Brabant et cette exemption fut confirmée par tous les princes. Du procès de Laurent Rycx, fermier des tonlieux vers 1560, il conste que non-seulement Anvers, mais encore Bruxelles, Louvain, Diest

[1] V. KREGLINGER, *Impôts de la ville d'Anvers.*

et d'autres villes ne devaient aucun péage entre Anvers et Bergen-op-Zoom tant en remontant qu'en descendant le fleuve. Ce privilége se retrouve encore dans les registres des tonlieux du Brabant et dans le livre des droits d'entrée publié en 1495 par la chambre des comptes.

Cette franchise existait si bien pour tout Anversois, que celui-là même qui avait acheté ou reçu le droit de bourgeoisie, jouissait immédiatement de ce droit, à moins qu'il ne fît le commerce pour compte d'étrangers [1]. Celui qui épousait la veuve ou la fille d'un bourgeois et achetait le droit de bourgeoisie (car telle union ne le rendait pas bourgeois de droit), recevait le même privilége six semaines après qu'il avait accepté la bourgeoisie. Ceux qui, citoyens de villes non libres, obtenaient ce droit, ne l'exerçaient dans toute sa plénitude qu'un an et un jour après leur prise de domicile à Anvers. Dans d'autres villes, à Bois-le-Duc par exemple, d'après un privilége de Marguerite, les bourgeois par achat ne jouissaient de la franchise de tonlieu qu'après cinq ans de domicile.

S'il fallait augmenter les preuves de franchise, nous en trouverions encore dans la contribution au droit appelé Nobelgelt ou Borggracht. D'après une ordonnance de 1241, du mois de mars, relatée dans le petit livre de parchemin (*'t cleyn franchyn tolboecksken*) dont il est parlé dans Demoy et dont les seuls extraits faits par lui nous sont conservés, le droit de contribution à l'entretien des fossés du bourg (Borggracht) s'étendait de la ville à Ossendrecht (sur l'Escaut), à Noutnoort, à Mollegrave, à Testelt (sur le Demer), à Aerschot, toute la ville, à Wevesteren, à Wespelaer (sur la Dyle), à Lelle, à Steckenvoort (sur le Herck affluent du Demer), à Comesbosch (Bois-le-Duc), à Lede-

[1] Demoy, *loc. cit.*

berg, près de Gand sur l'Escaut, à Ridinxvliet sur l'Escaut, en aval d'Hantmuiden et à Leneken sur la Roer avec neuf villages à l'intérieur des terres. Parmi ceux qui devaient participer au Borggracht, c'est-à-dire contribuer au creusement, au nettoyage des fossés et à l'entretien des fortifications, plusieurs rachetèrent cette obligation. Anvers le fit le 18 mai 1481, moyennant 300 florins de Brabant au comptant et une rente annuelle de 15 florins; d'autres le firent plus tard, notamment en 1567 Waelhem pour 20 nobles (monnaie qui donna son nom à cette contribution), Contich pour 13 nobles, Schelle pour 11 et Reeth pour 9, etc. Ces localités étaient libres de tout tonlieu par eau sur l'Escaut à Saeftingen et à Rupelmonde, en acquittant cette contribution appelée Nobelgelt. Or Anvers, à qui était réservé le droit de laisser les autres racheter par le nobelgelt les péages divers, devait assurément jouir elle-même du privilége de franchise des tonlieux de Brabant.

§ 4. — *Exactions commises par les fermiers des tonlieux. — Conditions de perception.*

Le prince pouvait-il augmenter les droits, selon son bon plaisir? « Il semble, dit De Moy, que cela lui soit permis parce qu'il a la puissance absolue et que cela relève des droits du souverain. » Mais nos princes ne possédaient point un pouvoir absolu; leur monarchie était tempérée de bonne heure par l'influence des États et surtout par les Joyeuses Entrées.

Dans celles-ci en effet le prince jurait de laisser « agir, conduire et circuler » chacun comme était la coutume, de ne pas aggraver les charges qui pesaient sur les bourgeois sans le consentement des États, et lorsque Charles-Quint, par ordonnance de 1519, établit des droits nouveaux, il

dit expressément que le tarif a été combiné avec les États et approuvé par eux. Pour assurer le maintien des mêmes droits, le tableau des tonlieux devait être affiché au bureau de péage, une double expédition devait en être conservée par les magistrats; et les monnaies anciennes devaient être réduites successivement en monnaie légale ayant cours.

Nous voyons souvent les marchands se prévaloir de ce privilége contre les fermiers qui voulaient percevoir des droits plus élevés, notamment sur le pastel (jugement du 28 juillet 1561), et protester que le prince n'avait aucun droit à prendre des redevances plus élevées sans le consentement des États. Nulle part on ne trouve que les souverains ne se soient pas conformés aux promesses solennelles qu'ils faisaient à leur entrée au pouvoir, et lorsque parfois le commerce fut taxé plus haut que ne le permettaient les tarifs, ce fut toujours par des exactions dont les fermiers se rendaient coupables.

Celles-ci furent nombreuses.

Elles se présentèrent de bonne heure et donnèrent lieu à des plaintes continuelles; les ducs de Brabant tentèrent de les prévenir, de les réprimer et rendirent des édits nombreux contre les fermiers qui se permettaient de telles injustices. Le 20 septembre 1451 et plus tard le 28 novembre 1457, les ducs portèrent des ordonnances par lesquelles il fut établi que si le percepteur voulait faire payer plus que de droit, ou commettre quelque exaction, les magistrats de la ville devaient citer les deux parties pour les entendre et, en cas de contravention, les renvoyer devant le conseil de Brabant ou bien devant la chambre des tonlieux. Dans les temps les plus anciens, c'était celle de Louvain, les autres n'ayant été érigées que plus tard. — Les motifs de cette juridiction spéciale semblent être que le percepteur, comme serviteur du duc, devait être jugé non par des

tribunaux particuliers, mais par un tribunal supérieur tel que le conseil de Brabant, lorsqu'il s'agissait d'habitants du Brabant, ou le conseil secret, lorsque des parties ou villes de provinces différentes y étaient intéressées ou bien encore le conseil de Malines, pour contestations entre provinces différentes dont les causes étaient renvoyées devant ce dernier tribunal. On sait que de la première de ces juridictions, les habitants d'autres provinces que le Brabant ne ressortissaient pas et que par suite ils ne devaient pas lui soumettre leurs causes.

Or il arriva fréquemment que le fermier exerçait ses injustices contre les particuliers ; ceux-ci s'adressèrent à la chambre des tonlieux de Louvain, instituée pour juger ces différents ; mais c'était une grave difficulté que d'introduire la cause devant un tribunal situé dans une ville si éloignée.

En 1530 fut érigée à Anvers une nouvelle chambre des tonlieux devant laquelle le fermier pouvait être appelé et jugé en première instance. C'était un avantage pour le commerce anversois, car les difficultés ne furent malheureusement que trop fréquentes avec les percepteurs des tonlieux. Dès cette époque, les bourgeois d'Anvers ne furent plus justiciables uniquement de la chambre des tonlieux de Louvain, mais encore de celle de leur propre ville. Le conseil de Brabant devenait alors la cour d'appel.

Ce dernier jugeait néanmoins en première instance les causes dans les débats desquelles il y avait interprétation controversée d'anciens priviléges ; dans ce cas l'affaire pouvait être citée directement devant le conseil de Brabant, lequel avait seul le droit d'interprétation des priviléges.

Voici un exemple des exactions des fermiers :

Dans un procès jugé le 28 juillet 1561 entre les fermiers du tonlieu et des négociants de qui l'on avait exigé le droit

de trois deniers de Flandre par balle de pastel, et pour lequel ils ne payaient anciennement qu'un denier, le fermier fut condamné à restituer ce qu'il avait pris au-dessus d'un denier, pourvu toutefois que ce fût de marchands non bourgeois de la ville, car, dit le jugement, les bourgeois en sont francs et libres.

La différence dans ce cas était assez considérable; nous la trouvons même parfois plus forte; ainsi en 1588, au mois d'avril, des négociants remirent aux bourgmestres et échevins d'Anvers des plaintes au sujet des exactions commises par les percepteurs des tonlieux. Nous en extrayons les passages suivants qui montrent suffisamment à quelles aggravations arbitraires le commerce de cette époque était soumis. Nous y joignons le landtol qui ne rentre pas directement dans les divers péages que nous avons examinés, parce que les percepteurs réunissaient dans leurs attributions tous les tonlieux et les recevaient même à la fois; nous les laissons réunis tels qu'ils résultent de la requête de ces négociants.

Ils exposaient qu'ils payaient à cette époque pour les denrées suivantes :

	HARENGS par last.	SIROPS ET HUILES par tonneau.	VINS D'ESPAGNE ET VINS DOUX par baril.	VINS DE FRANCE par baril.	PRUNES par baril.
pour tonlieu de Brabant..	17 1/2 sols	12 sols	18 sols	12 sols	16 sols
» Riddertol.........	17 1/2 »	17 1/2 »	4 1/2 »	4 1/2 »	5 »
» Landtol...........	17 1/2 »	12 »	12 »	12 »	12 »
» tonlieu de Zélande ou conduite sur le Hont.	7 »	16 »	1. 4 »	18 »	16 »
soit....	2 fl.19 1/2 s.	2.17 1/2 s.	2.18 1/2 s.	2. 6 1/2	2.9 s.
tandis qu'ils ne devaient d'après les anciennes listes que..................	4 s.	9 s.	12 s.	4 s.	10 s.
en trop.......	2 fl.15 1/2	2. 8 1/2	2. 6 1/2	2. 2 1/2	1.19

Ces exactions étaient considérables et soulevaient avec raison les plaintes des négociants anversois contre l'arbitraire des percepteurs de tonlieux.

Conditions de perception. — Chacun était soumis à ces droits, sauf ceux qui en étaient spécialement exemptés.

Toutes les marchandises non énoncées dans les tableaux devaient payer le 120e denier de la valeur ; les autres étaient soumises d'après leur origine et leur emballage aux droits stipulés par le souverain [1].

Quiconque avait des marchandises à déclarer devait le faire au premier bureau et là prendre un certificat constatant les nombre, poids, mesure ou qualité des marchandises afin de constater dans les autres bureaux que les droits avaient été acquittés ou, en cas de franchise du commerçant, que les formalités prescrites avaient été observées. Ce droit payé, la marchandise était libre jusqu'à ce qu'elle passât en d'autres mains.

Les marchandises paient d'après l'emballage, caisses, tonnes, balles et sacs, jusqu'en 1603. Le 5 avril de cette année, fut porté un édit par lequel il fut stipulé que dorénavant les marchandises paieraient au poids et à la quantité, à l'exclusion des usages suivis jusqu'alors. Les emballages étaient compris dans le poids, excepté pour l'or, l'argent fin, la soie, le fil fin pour dentelle, la cochenille, l'indigo, les clous de girofle, la canelle, le macis et les noix de muscade, pour lesquels on accordait une taxe proportionnelle. Le poids était réglé primitivement en poids de Cologne et plus tard en livres d'Anvers, à 16 onces. Pour les métaux précieux on se servait du marc de Cologne, jusqu'au xve

[1] La perception de ces tonlieux étant du domaine du prince, l'on ne trouve rien dans les divers actes qui puisse jeter quelque lumière sur la valeur du produit du tonlieu.

siècle; depuis cette époque on usa du marc ou poids de Milan [1].

Les grains ou autres denrées entrées par navire et sortant en totalité dans le même état, ne devaient les droits qu'en arrivant; au départ elles ne devaient que le droit de conduite.

Les droits établis en monnaie du pays, florins, sous et deniers, devaient être acquittés en or ou en argent courant, d'après l'évaluation de la monnaie ou les prescriptions spéciales existantes.

Le prince lui-même d'après les priviléges ne pouvait pas augmenter les tonlieux; seulement, le taux étant fixé au 120e denier, il pouvait mettre celui-ci en rapport avec la valeur courante de l'or et de l'argent. Parfois il y eut des difficultés à cet égard, et vers la fin du XVIe siècle il parut même un édit qui voulait renverser ce privilége. L'opposition qu'il rencontra le fit retirer.

Les marchandises libres chargées en vrac avec les marchandises non libres rendent toute la cargaison passible de droits; mais si, embarquées sur un même vaisseau, elles sont séparées, le commerçant libre jouit de sa franchise pour ses denrées et le marchand non libre paie les droits pour les siennes; une taxe uniforme pour toutes est le paiement du passeport qui coûtait $^1/_2$ sol [2].

Lorsque le fermier suspectait fortement un marchand de fraude, et que celui-ci, son agent ou son batelier avait caché quelque produit susceptible de droits, ou chargé des produits prohibés, il pouvait faire déballer les marchandises en présence du commerçant, de son facteur ou de son batelier et s'il reconnaissait la fraude, la partie de marchandises

[1] Ordonnance renouvelée du 18 juillet 1670. *Groot plakkaertboek van Brabant.*
[2] (Merckelyke ofte vehemente suspicie van fraude.)

faisant l'objet de la tentative de fraude était confisquée et le droit était dû neuf fois ; de plus, le fraudeur était puni d'une amende au profit du duc de 17 shellings de Louvain (Ordonnance de mars 1241.)

Si le fermier ne constatait aucune fraude, il devait faire remettre tout dans son état primitif, bien emballé, sans frais pour le marchand. Cette mesure aurait pu donner lieu à des abus, mais l'ordonnance stipulait que cette vérification ne pouvait jamais avoir lieu sans soupçons graves, et que si le fermier le faisait pour vexer, molester, tourmenter le commerçant, pour lui nuire ou arriver par là à composition, on pouvait le poursuivre à payer dommages et intérêts.

La personne du fermier était mise sous la protection du souverain; il était défendu de l'injurier, lui ou ses commis, dans l'exercice de leurs fonctions, sous peine d'une amende de 40 florins carolus, une première fois ; de 80 florins ensuite, outre la réparation équitable pour dommages et intérêts au fermier ou à son commis [1]. — Il était officier public et avait le droit d'arrêter les biens et les personnes. — Le fermier jouissait encore de certains privilèges; ainsi nous voyons que lui, ses contrôleurs, ses collecteurs, ses représentants, ses commis et serviteurs étaient exempts de loger les soldats, de faire les veilles ou gardes et d'y contribuer, de payer enfin des accises ou des impôts pour gildes ou métiers. Le percepteur, s'il devait être respecté d'après les ordonnances des souverains, ne

[1] Ord. Albert et Isabelle (23 juin 1599). Hebben verleent en verleenen by deese den suppliant (Jan Vol) syne collecteurs, contrerolleurs, substituten, clercken en de dienaers, gedurende syne pachtinge voorschreven, genieten sal van de exemptie ende vrydom van accyse, impost van fouriren, logeren, wachten, gilden, ambachten, ende alle andere dergelyke wachten, lasten hierboven verclaert, in sulcker vuege ende manieren als alle andere gelycke pachters syn genitende en gunsten hebben, waervan wy ook den voornoemden suppliant syne contrerolleurs &c bevryen ende exempteren &c.

pouvait pas non plus, sous peine d'être poursuivi devant les tribunaux et de payer dommages et frais de procès, injurier le commerçant, lui causer quelque dommage ou lui parler brutalement [1]. — Il devait au contraire être au service du commerce; quand il en était requis, il devait être immédiatement aux ordres du marchand, libre ou non, aussi bien les jours de fête que les autres jours, selon que la marée et les circonstances l'exigeaient [2].

Il était autorisé à placer ses bureaux de péage là où il le croyait préférable, sans toutefois incommoder le commerce et en prenant avis des magistrats [3].

Il lui était strictement défendu aussi d'exiger ou de recevoir quelque rétribution ou gratification pour la prompte expédition des acquits, acquits à caution, à payement, passavants, etc [4].

Lorsqu'il exigeait plus que le tarif ne l'autorisait de prendre, il était puni d'amendes qui s'élevaient jusqu'à 200 florins et devait restituer le surplus; l'empereur Maximilien renouvela, par privilége de 1477, la défense de percevoir à Anvers, Rupelmonde ou Turnhout des péages plus élevés que ceux qui étaient fixés par les octrois donnés aux percepteurs.

Ceux-ci, ou plutôt les seigneurs dont ils étaient les représentants, devaient assurer toute sécurité aux marchands, témoin Henri de Brabant qui, en donnant la moitié du tonlieu par eau à Guillaume de Breda (1212), le lui transmet à la condition que partout où s'étend le droit du duc de

[1] Kwalyk toespreken (ord. div)

[2] Art. 5. L'acte de Baudouin de Flandre et de Hainaut relatif au tonlieu de Termonde, 1199, dit : thelonarius autem esse paratus die as nocte ad recipiendum theloneum suum et non debet tardare mercatorem.

[3] *Ord. d'Albert et d'Isabelle* du 12 décembre 1602.

[4] *Id.* 15 mai 1737.

percevoir le péage, Guillaume maintiendra la paix et la sécurité et ce principe se maintint constamment.

Le fermier devait avoir soin d'avoir les commis et serviteurs nécessaires au service, sous peine d'en être rendu responsable.

Il n'est pas stipulé expressément qu'il ne peut faire aucun commerce pour son compte; il en est un cependant qui lui est défendu ainsi qu'à ses commis et serviteurs sous peine de correction à déterminer par le juge. C'est celui de vendre de la bière ou de tenir taverne ou auberge.

Pour que le fermier pût recevoir les droits, il fallait que la marchandise fût saine; en cas d'avarie ou de détérioration de la marchandise par le transport par mer, comme pour fruits, vins ou autres produits, si la valeur en était dépréciée de moitié, les droits n'étaient perçus que pour la moitié, à condition pour les marchands d'en donner connaissance au débarquement et de faire constater l'état d'avarie de ces marchandises.

Il ne sera pas sans intérêt d'ajouter quelques mots sur les articles des coutumes d'Anvers où il est parlé des péages ou tonlieux; ils nous montrent la libéralité des principes qui dominent dans le code de commerce en usage à Anvers, et dont l'ensemble remarquable à plus d'un titre se trouve dans le volume intitulé « *Rechten van Antwerpen rakende de koophandel* » de l'année 1609 [1]; il stipule à l'article 3 du titre des assurances que la valeur des marchandises assurées, est évaluée d'après le prix d'achat augmenté des frais d'emballage, des *péages* et *tonlieux*, de la commission ou gage du facteur, de la prime d'assurance et même de la prime de réassurance.

Ce code permettait donc (art. 339 du code de com-

[1] Aux archives de la ville, *Costumen op de koophandel*, 1 vol. in-fol. ms.

merce actuellement en vigueur) de comprendre dans la valeur, au lieu de départ, les droits payés et les frais jusqu'à bord; mais il permettait, en outre, ce que les assureurs d'Anvers ont adopté en assemblée générale du 29 novembre 1841, malgré l'art. 347 du code de commerce, que la valeur des objets au temps et au lieu du chargement pouvait comprendre les frais à bord, la prime et ses accessoires, plus *dix pour cent* de profit espéré. Ce dernier point était également autorisé par les coutumes d'Anvers, et si le projet du nouveau code de commerce, soumis à nos Chambres, contient également cette faculté, ce n'a été qu'après une discussion assez longue de la commission de révision.

Pour les contributions aux avaries (art. 142-144), la valeur est évaluée suivant le prix-courant du lieu de déchargement, mais dans ce cas il est établi que ce sera cette valeur non augmentée du fret ni des droits, à payer au dit lieu.

Si l'on y eût compris encore les droits de tonlieu, ceux-ci, faisant partie intégrante du prix de revient de ces marchandises, eussent été payés deux fois.

§ 5. — *Exemptions des tonlieux en général. — De l'Escaut en particulier. — Conditions. — Perte de ces priviléges.*

Sous les premiers rois franks et sous les Carlovingiens, on rencontre des priviléges nombreux accordés surtout aux monastères et abbayes dont l'influence et la puissance étaient grandes à cette époque. Les rois étaient persuadés qu'ils augmentaient la stabilité de leur trône en favorisant les réclamations équitables des prêtres et des églises ; ils donnaient des marques de leur munificence aux lieux saints pour obtenir par l'intercession de ceux que l'on y honorait

la rémission des péchés et la béatitude éternelle[1]. Au nombre de ces moyens de salut, dont disposaient les princes en dehors des sujets, se trouvaient les tonlieux sur lesquels ils tenaient la haute main. C'est ainsi que Dagobert, en 640, donne franchise de tout tonlieu, *nostris et futuris temporibus*, à l'église métropolitaine de Trèves; le roi des Franks, Thierry, en 681 exempte de tonlieux les religieux de l'abbaye de Saint-Denis, tant en Neustrie qu'en Austrasie et en Bourgogne. En 718, le roi Pepin fait la même faveur, dans tous ses États, au monastère de Prüm, ainsi qu'aux hommes ou sujets qui étaient sous sa dépendance[2].

Pepin accorda encore à l'abbaye de St-Maximin à Trèves des priviléges nombreux confirmés par Charlemagne et notamment la franchise de tout tonlieu (*ut nullus thelonium usquam a navibus eorum exigat*), MIRÆUS, *Dipl. belg.*, I, 8.

Ce même prince exempte de tonlieux l'église de Trèves et l'abbaye de Flavigny; mais ce fut surtout son fils Louis-le-Débonnaire qui étendit ces priviléges; il approuva les anciens et en accorda de nouveaux.

Qu'il nous suffise de nommer comme jouissant de cette immunité les monastères d'Aniane, le couvent des Bénédictins fondé près de Gand par saint Amand, les abbayes de Stavelot et de Malmedy (814, 1er octobre), de la Grasse, les religieux de St-Mesmin de Micy, lesquels pouvaient faire naviguer trois navires sur la Loire sans payer de tonlieux. Puis les églises de Vienne (exemption sur le

[1] Novimus religione Christianitatis imbuti, omnia quæ ex facultatibus nostris, ob honorem et reverentiam gloriosorum martyrum, sacris conferimus locis, ad sempiternam pertinere beatudinem; eorumque piis interventionibus nos in præsenti sæculo suffragari et a propriis absolvi delictis minimè dubitamus (Lotharius monasterio St-Dionysii mansum unum tradens ex fisco Valentianensi 860, MIRÆUS, *Dipl.*, II, c. 10.

[2] Cette exemption fut confirmée successivement par Louis-le-Débonnaire (815), par Lothaire en 845, par le roi Charles en 864, par Louis en 871, par Charles-le-Simple en 920, par Othon II en 973 et par Henri IV, roi des Romains, en 1065.

Rhône et la Saône), de St-Germain d'Auxerre (sur la Loire), les religieux de St-Maur-des-Fossés (dans tous ses États), le monastère sur la Morbach, l'abbaye de St-Michel dans le comté de Verdun, pour denrées et objets à leur usage, privilége confirmé en 915 par Charles-le-Simple; — l'abbaye d'Inde dans la forêt des Ardennes pour tout péage, — celle de St-Maximin à qui Lothaire le confirma en 868, — le monastère de Corberry, autorisé à faire naviguer deux bateaux sur les fleuves des États de l'empereur, avec exemption complète de tonlieux; un même privilége enfin était accordé aux marchands qui faisaient le négoce pour l'abbé de Fulde.

Les successeurs de Louis continuèrent ces donations pieuses, que nous trouvons mentionnées dans MIRÆUS *Don. piarum, cod. et dipl. belg.*, dans Dom Bouquet (*Recueil des hist. de France*) dans Lecointe (*Ann. Eccl. franc.*), etc.

Ainsi, l'abbaye de St-Denis par l'acte de Lothaire, qui lui donnait une mense dépendante du fisc de Valenciennes, fut exemptée du paiement des droits de quai et de tonlieu. En 975, l'empereur Othon accorde aux marchands de Magdebourg l'exemption de tonlieux en Allemagne et, en 977, à l'abbaye de St-Bavon le même privilége dans tout l'empire.

Dans nos provinces, Baudouin de Constantinople, pour remplir un vœu de sa mère Richilde, déclare les moines Bénédictins d'une église à Valenciennes, dédiée à la sainte Vierge et les terres y afférentes, libres de toute loi séculière et entre autres de tonlieu.

Thierry d'Alsace, ce prince qui favorisa tant le mouvement communal et la liberté des Flamands, conféra aussi des priviléges nombreux ayant le même but; il confirma ceux que ses prédécesseurs avaient donnés à des abbayes; en 1150, il continua l'exemption de tout tonlieu au couvent

de St-Pierre de Loo, et son fils la ratifia à son tour en 1181.

Parfois ces exemptions étaient données à des particuliers d'une manière collective ; en 828, l'empereur Louis en accorda aux marchands de ses États pour tout tonlieu, sauf à Quentovic, à Dorestat et dans les lieux où l'on perçoit des droits d'écluses; dès 1160, dit Grammaye, les marchands d'Italie étaient affranchis du tonlieu de Bruges. — Même des villes entières étaient gratifiées de cette exemption: telle Anvers jusqu'au XVI[e] siècle; telle Ostende, affranchie de tous tonlieux en considération des fortes dépenses supportées par elle pour l'amélioration de son port; telle encore Ypres reconnue par Philippe d'Alsace (3 avril 1167) jouir du privilége d'exemption de tonlieu sur le cours d'eau entre Scipsdale et Dixmude[1]. En 1241, la comtesse Jeanne affranchit les bourgeois de cette même ville de tout tonlieu ou vinaigre à Lille, excepté pour la laine qui payait 2 derniers par sac.

D'autres villes furent affranchies moyennant certains payements fixes, telle l'Écluse qui était exempte mais devait payer 100 livres parisis.

Parfois aussi certains produits étaient seuls libres. Tels étaient les navires chargés de foin, d'herbe, de paille, de roseaux; mais c'était là plutôt une liberté constante que bien une exception partielle à la règle générale.

Après avoir jeté ce coup-d'œil sur les tonlieux en général revenons spécialement aux exemptions du tonlieu de l'Escaut.

Les Anversois étaient libres de tous péages et tonlieux en Brabant; nous avons établi cette franchise pour le droit et la conduite sur le Hont ainsi que pour les tonlieux par eau

[1] WARNKŒNIG, *Histoire de Flandre*, V, 326.

dans tout le Brabant; ils étaient exempts en outre du tonlieu de Rupelmonde et de celui de Bergen-op-Zoom pour la navigation entre cette ville et Anvers ; mais le péage était dû pour les navires allant au-delà.

La franchise n'existait en outre que pour les marchandises leur appartenant et non pour celles des autres habitants ou étrangers qu'ils conduisaient dans leurs navires.

D'autres villes jouissaient du même privilége ; le nombre en était très-considérable : Tirlemont, Santvliet, Lillo, Saeftingen, Ossendrecht, Oorderen, Wilmarsdonck et Austruweel étaient exempts de tonlieu, riddertol et conduite ; étaient libres de riddertol : Louvain, Bruxelles, excepté pour les vins qu'ils achetaient à Anvers, pour lesquels ils devaient payer par aime 5 gros de Flandre, et pour les laines, beurre ou fromage qui payaient 3 gros de Flandre.

Quant aux navires chargés de ces marchandises, ils payaient 1 gros pour riddertol. Étaient exempts encore des divers tonlieux, tous ceux de Flandre « excepté où l'on parle le français », ainsi que Zeeuw, Bossche et Hiesden : pour les vins, néanmoins, on exigeait le droit dans toute la Flandre à l'exception de ceux qui participaient au Borggracht dont nous avons parlé plus haut.

A la suite de ces exemptions, il y eut aussi de bonne heure des abus ; pour les prévenir, on décida que ceux qui se prétendaient libres de tout droit devaient produire des certificats des magistrats de leur ville, excepté ceux d'Aix et de Malines qui devaient prendre les leurs chez les personnes désignées spécialement à cet effet par la chambre des comptes. Les lettres de tonlieu ou franchises, devaient être renouvelées chaque année, et ceux qui les recevaient devaient prêter serment de ne s'en servir que pour leurs propres marchandises et non pour frauder les droits de

denrées sujettes aux tonlieux, c'est-à-dire pour marchandises appartenant à des étrangers, vendues à ceux-ci par des habitants affranchis ou importées par des étrangers sur navires libres.

Les exemptions pour péages sur l'Escaut commencèrent de bonne heure ; Anvers en fut en possession pour le Hont dès le XIe siècle. Vers 1274, pendant la guerre entre la Flandre et l'Angleterre, le commerce de cette ville dut souffrir de grands dommages; c'est peut-être pour le faire refleurir qu'Arnould de Louvain et les autres propriétaires du tonlieu de Valkenisse lui accordèrent la franchise de ce péage, et que les propriétaires du tonlieu de Damme (de la digue ou de Aggere) lui donnèrent exemption semblable.

Le monastère d'Afflighem fut exempté du tonlieu de Valkenisse en 1283 et de celui de Rillaert en 1284; Daniel Judæus, échevin de Cologne, le fut vers le même temps de tous tonlieux pour conduire jusqu'à Anvers trois cents pièces de vin du Rhin et plus tard Jean Ier, duc de Brabant, étendit cette faveur à tous les marchands de vin, ceux de Gand exceptés. Pourquoi cette exception? nous l'avons vainement cherché.

Ce même prince accorda aussi aux Anversois la franchise pour les bières venant de Haarlem, et exempta ceux de Steenbergen, par privilége de 1296, du droit de tonlieu sur l'Escaut et du droit de balise sur l'Eendrecht en payant un denier esterlin et le dixième poisson. Van Caukerke, secrétaire d'Anvers, dans son histoire manuscrite de cette ville, cite une table se rapportant à l'année 1380 de plus de cent et vingt lieux du Brabant, du Hainaut et de la Zélande, exempts du droit du riddertol en contribuant aux frais du Borggracht. Cette liste était affichée dans le bureau du péage du tonlieu de Brabant [1].

[1] V. Papebrochius, I, 189-196.

Étaient exempts encore ceux du pays de Waes du tonlieu sur eau et par terre ; les navires de la corporation des bateliers (schippers ambacht) pour le péage sur l'Escaut, moyennant 200 florins ; les marchandises chargées en la *Meersche* des messagers de Bruxelles ; puis encore Nimègue pour les tonlieux sur l'Escaut, et les bourgeois de Bruxelles, Louvain, Tirlemont, Diest et de quelques autres localités pour le péage de Bergen.

Beaucoup de villes donc ou de particuliers jouissaient de la franchise de ces tonlieux, ce qui constituait un monopole pour quelques-uns et ne contribuait pas peu à rendre ces impôts plus odieux. La constituante en 1794 ne fit donc qu'œuvre juste et bienfaisante en décrétant pour tous la liberté des cours d'eau. Mais le commerce de la Belgique, avant de voir s'ouvrir cette ère pour lui, eut à subir pendant bien des siècles de dures vicissitudes.

Les exemptions avaient donné lieu à de graves abus, puisqu'il fut plus d'une fois ordonné par les princes d'examiner les titres des exemptions et de vérifier si les villes, lieux, communautés ou particuliers qui y prétendaient avaient droit à la franchise ; c'est en vue de prévenir les abus que l'on stipula qu'il n'y aurait d'exempts que ceux dont les noms figuraient sur les listes affichées aux bureaux de péage.

Une autre preuve des fraudes commises dans les déclarations de franchise, c'est que, en 1616, il fut ordonné expressément que les magistrats des villes n'eussent plus à délivrer des certificats de tonlieux, sous prétexte que les habitants contribuaient aux frais d'entretien du Borggracht à Anvers, pour échapper ainsi au riddertol, déclaration dont on avait abusé plus d'une fois.

L'exemption se perdait par la fraude constatée, la première fois pour un an, la seconde fois pour toujours ; par

banqueroute et par exil. Dans ces derniers cas on pouvait recouvrer la franchise des droits par la réhabilitation. On la perdait encore en acceptant la bourgeoisie dans une autre ville et même en y fixant sa résidence ; cependant le négociant, voyageant pour ses affaires, pouvait s'éloigner pendant un temps assez long sans perdre ses droits de franchise [1].

Anvers fit participer à l'exemption autant qu'elle le put les navires et les marchandises des étrangers , ou du moins à la perception la moins onéreuse des droits de tonlieu. Ce ne fut qu'en temps de guerre, par suite de représailles, que les droits furent parfois considérablement augmentés par le souverain, si même il n'y avait interdiction de transport. C'est ainsi qu'en 1602, pendant la guerre entre les provinces devenues libres et l'Espagne, Albert donna une ordonnance pour régler le passage et la visite des bateaux, marchandises et personnes venant avec passeport ou autrement des provinces rebelles. Il établit qu'ils ne pouvaient passer en barquettes par le pays inondé sous peine d'être conduits à Anvers au *packhuys* , par les soldats de garde aux forts de la Croix ou St-Philippe, et d'être jugés conformément aux placards de 1597 qui confisquaient les marchandises. Tout capitaine de navire des rebelles, chargé de marchandises ou denrées , devait s'arrêter à la flotte de Lillo et ne pouvait conduire lui-même sa cargaison à Anvers , excepté pour le hareng frais, le sel en vrac, les pierres de meule, les barriques de vin et autres marchandises qui, sans notable dommage, ne pouvaient supporter le changement de bateau. Il était défendu de même à tous les bateliers du pays de Leurs Altesses de naviguer au-delà de Lillo, où ils devaient décharger leurs marchandises ; ils devaient même

[1] Demoy, *Priv. cam.*, fol. 57, n° 37.

donner caution pour assurer leur retour, de crainte qu'ils ne passassent en pays rebelle pour aller y résider.

Pendant cette époque de guerre, les droits furent fixés comme suit : pour chaque passager, 3 liv. de 40 gros de Flandre; pour chaque bateau venant de l'ennemi sur un fond excédant 16 lasts, 8 liv. en venant et 4 liv. au retour; pour chaque bateau de moindre portée, 4 livres et au retour 2 livres; pour chaque waterschip ou bateau de transbordement, schuyt ou semblable barque, 30 sols, et même somme au retour. Ces droits devaient être payés au fort de la Croix; ils ne furent levés qu'à partir de la trêve conclue avec les Pays-Bas.

§ 6. — *L'Escaut de 1585 à 1648.*

Durant la guerre entre les provinces du nord et l'Espagne, l'importance du droit de Zélande et de la conduite du Hont disparaît. Notre navigation n'allait plus au-delà de Lillo et l'état de notre commerce, ralenti, ruiné depuis 1585, annihilé par le blocus de l'Escaut et par les mesures rigoureuses exercées pendant l'état de guerre, se releva quelque peu de sa triste situation pendant la trêve de douze ans; mais Lillo était le point extrême de nos communications.

Après Albert et Isabelle les désastres accablèrent nos malheureuses provinces; les épreuves si rudes auxquelles elles furent soumises, les traités de Munster en 1648 et de la Barrière en 1715, qui consacrèrent l'oppression honteuse de notre commerce, eussent anéanti complétement la force vitale et l'esprit commercial du peuple belge, si la persévérance et la foi dans l'avenir n'eussent été le fond du caractère de ces vaillantes populations.

L'horizon était sombre, mais les quelques lueurs qui l'éclairèrent à de rares intervalles et pendant de courts

moments, suffirent pour soutenir le courage de nos pères. Gouvernés par des princes étrangers qui ne connaissaient ni nos besoins, ni nos aspirations, nous fûmes sacrifiés aux exigences d'une politique étrangère et ce fut surtout à notre commerce et à notre navigation qu'on porta les plus rudes coups.

Un sentiment d'indignation profonde soulève le cœur quand on voit la faiblesse avec laquelle on défendait nos intérêts contre l'avidité et l'astuce de nos ennemis, ou plutôt des ennemis de nos maîtres.

Dès 1621, l'Espagne avait compris qu'elle devait renoncer à l'espoir de recouvrer les provinces du nord devenues indépendantes; elle voulut se venger de la France qui les avait soutenues, mais ce fut à notre détriment.

Le traité de Munster de 1648 consacra officiellement la fermeture de l'Escaut, déjà effective depuis 1585; les commissaires hollandais élevèrent cette prétention pour la première fois en 1632.

Le cinquième des 21 articles par lesquels les Pays-Bas et l'Espagne se rapprochèrent portait: « la navigation sur l'Escaut, sur les canaux du Sas et du Zwyn et les autres bras de mer se fera de la même manière dont elle s'est faite pendant la précédente trève et non autrement. » Or, les Hollandais avaient essayé l'usurpation du fleuve en établissant le droit d'étape, c'est-à-dire l'obligation pour les navigateurs de décharger leurs marchandises en Zélande pour employer les navires du pays et même y payer des taxes; ce droit qui n'existait que pour les vins de France, ils l'avaient étendu, grâce à l'état de guerre, à toutes les denrées.

Les commissaires, stipulant pour la Belgique, protestèrent contre la sanction illimitée donnée à ces abus; c'étaient, il est vrai, des Belges : l'archevêque de Malines, le duc d'Arschot et autres originaires des Pays-Bas, et leur défense

de nos droits fut si chaleureuse que les Hollandais abandonnèrent leurs projets.

Mais lorsqu'en 1646 les plénipotentiaires se réunirent à Munster, pour poser les préliminaires de paix, et que l'Espagne, intéressée à s'attacher les états-généraux qui étaient alliés avec la France, nous abandonna sans protection à la convoitise de notre rivale, nos droits ne furent défendus que mollement par les Espagnols, ayant à leur tête le comte de Peneranda, qui ne connaissaient rien des intérêts légitimes des provinces belges.

Le traité général de Munster, plus connu sous le nom de traité de Westphalie, conclu le 28 octobre 1648 entre les diverses puissances et comprenant les traités de Munster, entre Louis XIV, l'empereur Ferdinand III et les princes de l'empire, et celui d'Osnabrück, entre la Suède, l'empire et les princes protestants, sanctionna publiquement notre déchéance. Celle-ci avait été consentie déjà par l'Espagne dans le traité secret du 30 janvier de la même année, conclu entre les états-généraux et la puissance qui sauvegarda si bien ses intérêts en nous sacrifiant complétement. Ce traité particulier se fit malgré les protestations des plénipotentiaires français qui se plaignirent en termes très-amers de ce que le rapprochement avec la Hollande donnait à l'Espagne un merveilleux avantage sur eux dans la négociation [1].

Le comte de Peneranda pressa autant qu'il le put l'accommodement particulier. Le traité secret se fit et il fut rappelé, dans ses points les plus importants, dans l'acte général du 24 octobre. La Hollande traitant avec l'Espagne abattue, attaquée dans les Indes par les Provinces-Unies, dans nos provinces par la France, dans ses propres

[1] *Négociations secrètes des traités de Munster et d'Osnabruck*, La Haye, 4 vol. in-fol., IV, 205.

foyers par le Portugal déjà libre, et par la Catalogne qui s'efforçait de le devenir, accablée sous le poids de sa trop grande étendue, et succombant sous la faiblesse de son gouvernement, imposa à ses anciens maîtres des conditions bien dures et des sacrifices douloureux pour nos provinces. Et cependant, si nous considérons attentivement aujourd'hui ces clauses fameuses que l'on a tant de fois invoquées contre nous, quand on examine les échanges de notes qui se firent entre les plénipotentiaires, on reste stupéfait de l'audace des uns et de la faiblesse des autres, dans l'interprétation d'un texte qui ne renfermait pas toutes les iniquités que l'ascendant de la politique hollandaise a fait prévaloir pendant des siècles.

L'article 14 du traité portait :

« Les rivières de l'Escaut comme aussi les canaux de Sas, Zwyn et autres bouches de mer y aboutissant, seront tenues closes du côté des dits seigneurs-états. »

L'Espagne, par ses commissaires, y répondit qu'elle n'acceptait cet article qu'après une explication, pour être assurée que ces mots *de tenir clos*, « n'excluaient ni ne » gênaient le commerce et l'entrée du fleuve aux sujets et » vaisseaux de sa Majesté et à condition d'une réciprocité » égale, en cas que du côté de sa Majesté on voulût en user » contre les sujets des états-généraux. » Il ne semble donc point qu'il dût s'agir ici de la fermeture complète, mais simplement du droit de régler les conditions auxquelles l'accès du fleuve aurait été permis.

La Hollande, il est vrai, depuis la prise d'Anvers par le duc de Parme en 1584, avait empêché toute navigation ; mais l'état de guerre devait-il étendre indéfiniment ses iniques conséquences ? [1]

[1] LINGUET, *Considérations sur l'ouverture et la navigation de l'Escaut*, Bruxelles 1784 et *Nouvelles considérations du même*. V. passim.

L'article 15 portait d'un autre côté que les péages de Zélande ne seraient plus levés et que tout péage sur les rivières communes et notamment sur l'Escaut serait et demeurerait aboli.

Il n'entrait donc point dans la pensée, du moins il n'est pas exprimé dans le texte, que l'on supposât dorénavant l'Escaut désert, car dès lors il eût fallu stipuler la suppression du tonlieu. Par le fait même que la navigation était anéantie, le péage l'était également.

Il n'y avait donc en aucun sens interdiction du commerce avec la Zélande. La proscription portait-elle donc sur le droit de descendre du fleuve à la mer ou d'entrer dans les eaux de celui-ci ? Mais nulle part, dans les dépêches échangées, on ne trouve que ce fut là le sens attaché à ces mots *de tenir clos*, et il semble que, quelle que fût la faiblesse de l'Espagne, elle n'eût pas laissé insérer une clause aussi importante sans chercher à en atténuer la portée fatale.

Il est vrai qu'aux observations présentées par les membres espagnols, la Hollande ne répondit pas directement; elle cacha son jeu et elle soutint que le contenu de cet article avait été pratiqué pendant la trève précédente et que, depuis les temps les plus reculés, le droit d'étape avait appartenu à la Zélande ; que d'ailleurs tant par défaut de droit que par la situation de l'Escaut et des autres canaux en question, le droit d'étape ne pouvait être exercé en Brabant ni en Flandre de manière que cet article ne devait être ni contesté ni altéré.

L'explication, qui n'était point suffisante puisqu'elle ne concernait que le droit d'étape, fut admise par les ministres espagnols, preuve de leur ignorance complète des intérêts belges, s'ils ont admis sans plus de difficultés un article qui assurait notre ruine commerciale, à moins

qu'on doive admettre avec nous que le texte ne renfermait pas ce qu'on lui a fait dire plus tard.

Ils répondirent que cet article était accordé relativement aux étapes par changement de vaisseaux, à condition que Sa Majesté en userait de même dans tous les endroits où l'on trouverait que pareil usage avait été introduit et pratiqué pendant la trêve précédente.

Cependant il entrait si peu dans les craintes des plénipotentiaires de l'Espagne de voir appliquer cet article comme il le fut dans la suite, que le comte de Peneranda, parmi les observations sur le traité général, disait que puisqu'on en venait à une paix générale, qu'on levât les licences du moins pour les petits bateaux et que l'entrée ne fût pas plus chargée qu'elle n'avait été avant le commencement des troubles, ou que les charges et impositions fussent égales de part et d'autre, ce qui est, ajouta-t-il, le vrai moyen de rendre le commerce florissant, affermir la paix, et maintenir l'amitié et l'union entre les sujets de l'une et de l'autre nation ! [1]

Ce langage ne fait nullement pressentir ce que fut pour notre pays ce traité si humiliant pour l'Espagne.

L'art. 14, tel qu'il était entendu par la Hollande et qu'il fut exécuté par la suite, ne suffisait pas cependant pour nous anéantir sans merci. La Belgique, libre de régler ses droits d'entrée et de sortie, pouvait établir des droits différentiels et favoriser sa marine et l'importation dans les ports de Flandre. L'art. 15 le rendit impossible. Il portait : « Les navires et denrées entrant dans les havres de Flandre, et ceux qui en sortent, seront et demeureront chargés de toutes telles impositions et autres charges qui

[1] *Négociations secrètes*, III, 472, etc.

sont levées sur les denrées allant et venant le long de l'Escaut et autres canaux mentionnés à l'art. précédent. Il sera convenu entre les deux parties réciproquement du mode de lever cet impôt d'une manière égale. »

La Belgique, victime agonisante, reçut ainsi le coup de grâce ; le traité stipulait en outre (art. 10) que les sujets respectifs de l'un et de l'autre pays jouiraient de l'ancienne franchise réciproque des péages qu'ils possédaient avant le commencement de la guerre; dans l'art. 11, que le commerce entre les deux pays ne pouvait être empêché et de plus (16 et 17) les Hollandais réclamaient, dans nos provinces en leur faveur, les priviléges accordés aux villes hanséatiques et à l'Angleterre, toutes stipulations qui favorisaient nos rivaux à nos dépens.

Les Hollandais profitèrent habilement de toutes les clauses qui nous étaient contraires, et quant à celles qui établissaient un droit réciproque, ils ne les observèrent que lorsque leur interêt ou leur convoitise ne leur commandaient pas d'agir au mépris du traité.

D'après l'art. 48, il était stipulé que du côté et de la part des états-généraux seraient démolis les forts qui suivent, savoir : les deux en l'île de Cadsand, Orange et Frédéric, les deux de Pas, tous ceux sur le fleuve de l'Escaut du côté oriental excepté Lillo et le fort à Kieldrecht ou Spinola. Or en 1664, il y eut des conférences pour régler les limites respectives de la Flandre et du Brabant, on ajouta le nom de Liefkenshoek sur l'Escaut à celui de Spinola, plus à l'intérieur des terres; et ainsi la Hollande fut maîtresse des deux rives; à Munster elle n'avait qu'une rive et n'avait pas par conséquent l'empire sur le courant qui les sépare; par ce traité, Kieldrecht, le Doel et Ketenisse furent donnés à l'Espagne, mais Liefkenshoek avec 150 verges alentour fut cédé aux états-généraux.

Dès ce moment elle tint ainsi effectivement le fleuve fermé par les feux des forts Lillo et Liefkenshoek , qui se croisaient. En fait, la clôture de 1648 recevait son exécution et cela même au milieu des terres appartenant au roi d'Espagne.

Il fut établi en outre une station sur l'Escaut au moyen d'un navire de garde, la Hollande ne conservant plus aucune mesure dans l'exécution de ses projets contre nos malheureuses provinces [1].

Les péages avaient disparu en fait pendant l'état de guerre de la fin du XVI[e] siècle ; en 1648, l'art. 12 du traité de Munster les supprima en ces termes : « A partir du jour de la ratification du présent traité de paix, le roi fera cesser toute levée de péage sur le Rhin et la Meuse, ainsi que le tonlieu de Zélande , de manière que ce péage ne pourra être levé de la part de sa dite Majesté à Anvers, ni ailleurs. »

[1] LUNCIET , ouvrage cité.

CHAPITRE III.

L'Escaut, du traité de Munster à 1795.

Décadence. — Quelques mesures favorables au commerce. Tentatives de Joseph II pour rouvrir l'Escaut.

A partir de 1648, le commerce d'Anvers fut complétement nul; nous ne recevions plus les denrées coloniales que par l'intermédiaire de la Hollande; celle-ci s'était réservé l'approvisionnement d'Anvers, des environs et de la Belgique entière, non seulement de ces denrées, mais encore du sel raffiné que l'article 13 avait également assuré entre les mains des Hollandais.

Est-il étonnant dès lors que le découragement fut tel à Anvers que l'arrivée d'un navire de Biscaye en 1665, venu par les eaux intérieures des Flandres et chargé de vins d'Espagne, ait été un véritable événement? Le magistrat en eut une telle satisfaction qu'il fit cadeau au capitaine, au nom de la ville, d'un ornement de vaisseau valant douze fl. de Flandre, tant Anvers était émerveillée de voir dans son port d'autres navires que ceux de Hollande et dès cet instant même saluait avec transport l'espoir de voir revivre ses quais. Mais ce n'était qu'une espérance passagère et mensongère! Quelques mesures prouvent cependant que

6

l'on ne considérait pas toute prospérité comme évanouie. En 1666, Charles II octroya au magistrat d'Anvers le droit de prélever une redevance de 1/4 % [1] sur les marchandises et denrées conduites à Anvers par les eaux intérieures des Flandres, afin de consacrer le produit, jusqu'à concurrence de fl. 40,000, à la construction et à l'armement d'une frégate destinée à protéger le commerce. Or celui-ci depuis 1585 n'était plus qu'un commerce intérieur de consommation d'une certaine importance encore, mais dont les vaisseaux ne pouvaient dépasser Lillo. Cette mesure fut donc d'une inefficacité complète. Un autre projet formé sous la sage administration de Maximilien de Bavière, plus utile s'il avait pu se réaliser, était celui du creusement d'un canal à travers le pays de Waes, de Bruges à l'Escaut, aux environs du fort Marie; puis, en 1698, l'octroi des lettres-patentes pour l'érection d'une compagnie commerciale, dans le but de trafiquer directement avec la Guinée et les Indes orientales. Mais peu après (1er novembre 1700) Charles II mourut et la guerre qui s'éleva en Europe au sujet de la succession de ses vastes états ensanglanta nos plaines et nous livra à la merci de nos rivaux, les Hollandais et les Anglais, unis par par le traité de La Haye connu sous le nom de la Grande Alliance.

Pendant six ans les troupes alliées couvrirent la Belgique; après Ramillies, le conseil d'État fut subordonné à une commission anglaise, présidée par le duc de Marlborough, et soumise à ses ordres ou réquisitions. Celles-ci ne tendirent qu'à un seul but, la destruction de notre commerce; les édits de Maximilien furent abolis, et le pays ruiné fut livré à la concurrence absolue des producteurs anglais et hollandais.

[1] Kreglinger, *Impôts communaux.*

La paix d'Utrecht (1713) suivie du funeste traité de la Barrière (1715) nous fit passer à l'Autriche et celle-ci dut subir les conditions humiliantes que Philippe IV avait acceptées à Munster : le commerce des Pays-Bas autrichiens (art. 20) et tout ce qui en dépendait devait rester sur le pied établi par la convention de Munster qui se trouvait confirmée par le traité de 1715. Les réclamations des Belges furent vaines, l'empereur Charles VI fit valoir des raisons d'intérêt général et nous fûmes de nouveau sacrifiés aux exigences d'une politique égoïste et odieuse.

Et cependant les Belges ne se décourageaient pas ; le projet de creuser un canal d'Anvers à Ostende fut repris, on commença même les travaux ; mais le gouvernement, animé du meilleur zèle apparent, ne fit rien pour nous et recula devant des menaces jalouses. Le canal resta inexécuté.

Pendant cette triste période, depuis 1715, et malgré les efforts tentés, sous l'administration paternelle de Charles de Lorraine, pour nous relever de l'étreinte mortelle où nous tenait une main perfide et plus puissante, le commerce était mort, les flots de l'Escaut en remontant devant la ville n'y apportaient plus, comme au temps de la splendeur commerciale, des navires nombreux et de riches cargaisons.

On favorisa bien par divers édits le transit vers l'Allemagne, on établit des entrepôts dans différentes villes (Anvers, Bruxelles, Bruges, Gand, Malines, Nieuport) où les marchandises pouvaient séjourner franches de droits pendant un an ; mais le commerce et la navigation étaient nuls, les navires ne venait plus que très-rarement par les eaux intérieures.

Après le traité de la Barrière, avait été conclue avec les Provinces-Unies une convention ultérieure, le 22 décembre 1718, par laquelle il fut établi qu'un accord plus explicite

aurait été convenu au sujet des intérêts commerciaux ; mais le 16 mars 1731 rien encore n'avait été réglé, et lorsqu'à cette année fut confirmée à Vienne la Pragmatique-Sanction pour assurer la succession du trône d'Autriche, la paix fut maintenue de nouveau au détriment de la Belgique. L'on sait comment.

La compagnie d'Ostende, octroyée par lettres-patentes du 19 décembre 1722 de Charles VI, fondée au capital de six millions de florins, avait entrepris de relever le commerce de la Belgique, en amenant à Ostende de riches cargaisons de thé, de soieries et autres produits des Indes. Les premières opérations avaient été saluées avec joie et couronnées d'un succès matériel très-important; plusieurs expéditions furent organisées et rien ne les arrêta, ni la destruction inique des établissements fondés à Bankibas, sur les bords du Gange, et à Coblon sur la côté du Coromandel, entre Madras et Sadraspatnam ; ni la prise de ses vaisseaux par des capitaines hollandais, autant à redouter pour nos marins que les corsaires et pirates d'Alger ou de Tunis ; ni les difficultés sans nombre que nous suscita la jalousie de l'Angleterre et de la Hollande. La première rendit passibles de fortes amendes (£ 500) tout Anglais convaincu d'avoir navigué pour compte de la compagnie, la seconde punit de bannissement perpétuel et de la confiscation des biens, tout Hollandais servant dans la marine belge. Malgré ces obstacles, les Belges continuèrent avec un même courage. Mais cette énergique persévérance ne rencontra que tiédeur de la part de nos gouvernants ; et notre cause si juste fut sacrifiée aux exigences iniques de la Hollande qui invoquait faussement les art. 5 et 6 du traité de Munster pour nous interdire tout commerce dans les Indes. L'intérêt politique de la maison d'Autriche dominait cette question vitale pour le commerce belge ; l'empereur céda aux circonstances et,

dans l'intérêt de la succession de sa fille au trône, il fit le le sacrifice des droits et de la fortune de ses sujets.

Il fut établi par le même traité qui sanctionnait que tout commerce et navigation entre les Pays-Bas autrichiens et les Indes orientales cesseraient pour toujours, que des commissaires se seraient réunis à Anvers pour convenir de tout ce qui concernait les Pays-Bas catholiques, dans le sens de l'art. 26 du traité de la Barrière et principalement pour faire un nouveau traité de commerce et le tarif des droits d'entrée et de sortie. Nous n'étions plus en effet libres de régler nous-mêmes ce qui concernait nos tarifs de douanes ! Des conférences furent ouvertes en conséquence en 1737, mais n'aboutirent pas, par la mort de Charles VI en 1740, et les graves événements dont la Belgique fut de nouveau le théâtre interrompirent les négociations. Elles furent reprises à Bruxelles en 1751, mais sans succès, les Hollandais ne voulant pas admettre le premier principe posé par les commissaires impériaux, que les engagements devaient être réciproques et réciproquement exécutés.

Tant d'audace irrita les Hollandais qui refusèrent de continuer les préliminaires et la situation resta telle jusqu'à ce que le successeur de Marie-Thérèse réclamât en 1781 le départ des troupes étrangères logées dans les divers forts d'après les dispositions du traité de 1715.

Cependant, bien que le commerce fût peu prospère sous l'administration de la maison d'Autriche, les droits de tonlieu avaient encore certaine importance.

Depuis le 9 mai 1644, Anvers jouissait de l'administration des tonlieux par la cession, sous forme d'engagère, que lui en fit Philippe II pour la somme de 360,000 florins ou 250,000, selon d'autres [1]. Elle la conserva jusqu'en 1763; mais

[1] BRIAVOINE.

en cette année le gouvernement remboursa cette somme à la ville et reprit, pour son propre compte, le recouvrement de ces droits. Des plaintes nombreuses s'élevèrent, constatant le grave préjudice que l'on causait ainsi au commerce d'Anvers, et, sur les instances du magistrat de la ville, l'impératrice Marie-Thérèse accorda l'exemption en faveur des habitants, moyennant la somme considérable de 600,000 florins, payée la moitié au comptant et la moitié six mois après la date de la convention. Cette somme très-forte pour l'époque semble attester encore un certain commerce, et pourtant celui-ci était poursuivi non seulement par les étrangers, mais même par les nationaux. Les idées du système mercantile étaient trop enracinées pour que les Flandres ne vissent pas avec joie l'abaissement du commerce par l'Escaut, au bénéfice de celui de leurs ports. Gand voulut nous interdire l'usage des canaux intérieurs, sous prétexte que les marchandises venant d'Anvers devaient être transbordées sur ses navires et qu'elle avait seule le droit de naviguer sur les eaux des Flandres. C'était là un droit d'étape rendant impossible l'arrivée de tout navire jusque dans notre port; aussi les apparitions de navires de grand cabotage furent-elles rares à Anvers et, après 1761, c'est à peine s'il arrivait trois ou quatre navires par an; en 1773, un brick français excita un grand étonnement car on n'y voyait plus que de petits bâtiments tels que koffs, tjalks et chaloupes de pêche.

Le déclin du commerce d'Anvers doit-il nous étonner? Depuis Charles V, nos souverains éloignés du pays, toujours faibles et distraits par des guerres étrangères ou des intérêts personnels, ne s'occupèrent pas de défendre nos droits; la maison d'Espagne ne se soucia point de nos intérêts les plus chers, et celle d'Autriche, ayant reçu nos provinces à des conditions onéreuses, ne sut que réclamer

sans attaquer le fond de la question. Marie-Thérèse même, dont le représentant Charles de Lorraine fit chérir le nom et le rendit populaire parmi nos aieux comme celui d'une bienfaitrice, songea deux fois à céder ces possessions éloignées en échange d'autres territoires. Son fils tenta de revendiquer nos droits si indignement méconnus depuis deux siècles.

Ce prince, dont les autres tentatives hardies rencontrèrent une résistance si vive dans nos provinces, voulut rétablir la libre navigation de l'Escaut. Il exigea que le navire de garde placé à Lillo fût retiré et il fit partir le 8 octobre 1784 le brick *Le Louis*, capitaine Van Iseghem, arrivé à Anvers par les eaux intérieures. Celui-ci tenta le passage devant Lillo, mais n'ayant pas voulu baisser pavillon et recevoir à bord les agents hollandais, il fut menacé du canon du fort. La mitraille n'atteignit qu'un seul objet qui fit donner à l'expédition le surnom de guerre de la marmite. Joseph II menaça d'envahir la Hollande avec 60,000 hommes et reproduisit ses prétentions avec plus d'insistance. Mais il rencontra une opposition très-vive de la part de la Hollande, et le succès qu'il obtint se borna à faire évacuer les places fortes occupées par des garnisons hollandaises et quant à l'Escaut...... le désir si ferme du prince se modifia et se résuma, à Fontainebleau, en une somme de dix millions de florins qui lui fut payée par la Hollande. Cette somme, obtenue à l'occasion d'une question belge, prit la route de Vienne et le commerce de la Belgique ne retira aucun avantage du projet du monarque inconstant.

Le traité de Fontainebleau du 8 novembre 1785 condamnait de nouveau par une clause formelle la liberté de l'Escaut; il porte que la partie du fleuve appartenant aux états-généraux, serait tenue close de leur côté ainsi que les canaux du Sas, du Zwyn, et autres bouches de mer y

aboutissant, conformément au traité de Munster. Joseph II y obtenait satisfaction pour l'évacuation des forts de Kruyshans, Lillo, Liefkenshoek et Frédéric-Henri; mais sa prétention de partager la navigation de l'Escaut, moyennant une légère redevance, lui fut rachetée par la Hollande qui voulait jouir de ce droit usurpé, exclusivement et sans partage d'aucune nature.

Vers la fin du règne de Joseph II la révolution éclata dans notre pays ; bientôt après elle grandissait en France. Comprimée ici, elle se développait au sud de nos provinces pour s'étendre rapidement sur toute l'Europe et la modifier jusque dans ses bases. Elle commençait sa course furibonde, rasant au passage les vieux préjugés, détruisant les restes des droits féodaux, pour émanciper l'homme et semer des germes de liberté dans les sillons arrosés d'un sang fécond. L'armée republicaine pénétra en Belgique et entra le 19 novembre 1792 à Anvers; la ville se soumit et dès le lendemain fut proclamé un décret de la convention nationale, daté du 16 novembre, déclarant libre la navigation de l'Escaut.

Le décret du général Labourdonnaie portait les préliminaires suivants, condamnant 1648 et les odieux traités qui en consacrèrent les principes :

« Considérant que les fleuves sont la propriété commune de tous les pays qu'arrosent leurs eaux.

» Qu'une nation ne saurait sans injustice prétendre à conserver seule la navigation du fleuve, ni empêcher les peuples qui habitent dans l'intérieur du pays de jouir des mêmes avantages ;

» Qu'un tel droit était un reste de servitudes féodales que la violence a seule pu établir, que la faiblesse et l'impuissance ont pu seules consacrer ;

» Que par conséquent ce droit peut être révoqué à

chaque instant malgré toutes les conventions existantes, parce que la nature ne reconnaît pas plus de peuples que d'individus privilégiés et que les droits de l'homme sont inaliénables. »

Immédiatement après la publication de ce décret, partit de Dunkerque une flottille composée de la frégate *Ariel* et de six autres bâtiments de guerre plus petits; elle s'arrêta d'abord à Ostende et, remontant l'Escaut, arriva le 8 décembre à Anvers. L'inauguration de la liberté de l'Escaut eut lieu le 17 du même mois.

La Hollande céda sans protestation devant la conduite décidée de la république française et cependant huit ans auparavant elle avait payé dix millions pour jouir du droit exclusif de la navigation de l'Escaut.

Les événements qui suivirent ne permirent pas encore de tirer quelque profit de la liberté de l'Escaut; la défection de Dumouriez, le 5 avril 1793, délivra la Belgique des armées de la république pour nous ramener de nouveau celles de l'Autriche. Quelques navires à peine avaient osé pénétrer dans l'Escaut, c'étaient un trois-mâts russe et une goëlette gênoise.

Ce ne fut que le 27 floréal an III (17 mai 1795) que la liberté de la navigation de l'Escaut fut enfin solennellement et définitivement confirmée par le traité conclu à La Haye; dans ce traité, le Rhin, la Meuse, l'Escaut et le Hont furent déclarés appartenir aux deux républiques, et les navires français et bataves reçus sur le même pied dans les eaux du fleuve. La Belgique appartenait de nouveau aux armées de la France et vis-à-vis de cette puissance, la Hollande dut reconnaître la liberté de ce fleuve qu'elle avait opprimé pendant un siècle et demi, par haine pour l'Espagne et par jalousie commerciale contre nos provinces placées sous la domination d'Autriche.

Le 10 août 1795 eut lieu l'ouverture solennelle de la navigation sur notre beau fleuve ; la liberté de ses eaux était mise sous la protection de la république, et les pavillons français ou belge et hollandais devaient, depuis ce jour, jouir des mêmes avantages sur cette voie naturelle que la nature avait donnée de communauté, mais dont une politique égoïste et avide avait fait l'apanage d'un seul. Même, malgré le traité de La Haye, il y eut encore des pourparlers sur les retards apportés par les Hollandais à l'exécution de cette mesure si favorable à nos provinces ; ce ne fut que sur les instances du ministre de l'intérieur Lacroix au citoyen Noël, envoyé près de la république batave, qu'enfin celle-ci se décida à ne pas user plus longtemps de mauvaise foi, et le 18 avril 1796 l'Escaut devint réellement libre.

La position politique du pays se fixa également vers la même époque ; le 17 octobre de l'année suivante, le traité de Campo-Formio donna à l'Autriche la Vénétie en échange de la Belgique, et nous réunit définitivement à la France.

CHAPITRE IV.

L'Escaut de 1795 à 1839.

§ 1er. 1795-1830. — *Situation du pays sous la domination française et la domination hollandaise.*

L'Escaut était dégagé de ses chaînes séculaires, il est vrai ; mais le mouvement de la navigation ne fut pas encore bien considérable sur ses eaux ; en 1799, huit navires seulement, sous pavillon neutre, arrivèrent à Anvers ; en 1800, il en vint 49 et en 1801 76 [1]. Ce ne fut que dès l'année 1802 que le mouvement devint plus considérable lorsque le droit d'entrepôt eût été accordé à Anvers ; 969 navires jaugeant 38,817 tonneaux débarquèrent leurs cargaisons dans le port.

La présence du premier consul en 1802 fut le commencement d'une transformation considérable ; il ordonna le creusement de deux bassins, la construction d'un arsenal et d'un chantier maritime, et, comprenant que le développement de l'industrie et du commerce ne demandait en Belgique après le long sommeil où ils avaient langui, qu'une impulsion protectrice, il s'appliqua à les encourager

[1] Van Bruyssel, *Hist. polit. de l'Escaut*, ch. XIII.

autant qu'il le put. Ses projets militaires ne donnèrent point encore à Anvers la sécurité qu'il lui eût fallu obtenir pour en faire, comme il le voulait, la cinquième ou sixième ville commerçante du monde. Les travaux de l'arsenal de la marine et des bassins du commerce pour lesquels 514 maisons furent démolies, coûtèrent vingt-six millions et demi; mais ce fut en vue d'ériger Anvers en port militaire, malgré les craintes et les alarmes des négociants de cette ville, que l'empereur y consacra des sommes si considérables. Il est vrai que le grand nombre d'ouvriers de toute espèce qui servaient à la construction, au gréement, à l'armement, à l'approvisionnement des vaisseaux, fournissaient une activité très-considérable au commerce intérieur d'Anvers et que leur présence développa ou ranima le goût pour la marine et la pêche. Anvers manquait de matelots et de capitaines; la splendeur commerciale était si loin de nous et n'avait plus guère laissé de souvenir que dans les pages de nos annales! Ces projets vinrent donc favoriser le goût de tout ce qui se rapportait à la marine. En 1803, le mouvement maritime avait acquis une importance assez considérable; cette année entrèrent dans le port 2,006 navires jaugeant 94,534 tonneaux; l'année suivante 2,718, de 152,393 tonneaux. Mais les hostilités entre Napoléon et l'Angleterre firent tomber bientôt ce grand mouvement; la navigation fut interrompue, le commerce languissant et le cours des relations fut suspendu.

Le blocus continental donna momentanément encore, grâce aux licences, une certaine activité au commerce d'Anvers et procura de grands avantages à nos négociants et à ceux de Bruxelles; mais il ne contribua guère à assurer à notre commerce la paix qui lui était nécessaire pour fleurir. L'Escaut était affranchi de toute entrave dans

la navigation, mais au-delà des bouches du fleuve le commerce était devenu impossible. La ville d'Anvers pendant la période la plus importante de notre réunion à la France resta même beaucoup au-dessous de ce qu'elle fut deux siècles et demi auparavant. On cite notamment qu'à cette époque éloignée, Anvers comptait 13,500 maisons, et en 1806, 10,088 seulement; la marine appartenant à des négociants de la ville se composait de 115 navires, jaugeant seulement 4,146 tonneaux. Et cependant Anvers occupait encore une place importante parmi les villes de l'empire; elle fournissait, dans le revenu des douanes en 1804, huit millions sur les cinquante millions que cet impôt produisait dans la France entière.

Tandis que nous fûmes réunis à la France, l'Escaut ne fut assujetti qu'à deux espèces de droits : le droit de pilotage et plus tard le droit de balise, compris dans le droit de navigation intérieure. Il existait en effet depuis l'an X, par décret du 3 floréal de cette année, un droit de navigation dit de demi-tonnage. L'article 1er de ce décret était ainsi conçu : « Il sera perçu dans toute l'étendue de la république sur les fleuves et rivières navigables un droit de navigation intérieure dont les produits seront spécialement et limitativement affectés au balisage, à l'entretien des chemins de halage, à celui des pertuis, écluses, barrages et autres ouvrages d'art établis pour l'avantage de la navigation. » Pendant le restant de l'an X, ce droit produisit 11,082 fr. ; l'année suivante 35,572.41 et cette somme se maintint pendant quelques années.

L'interdiction du commerce fut fatale à la prospérité d'Anvers et ralentit le mouvement momentané de notre port et le développement des affaires qui semblaient prendre un nouvel essor; cependant lorsque, en 1814, la

Belgique fut donnée à la Hollande, le commerce avait reconquis une certaine activité.

Le nombre des navires entrés dans le port, en 1815, s'éleva à 3,000, en 1816 il monta à 3,694, mais retomba immédiatement après, en 1817 à 999 et en 1818 à 585. Depuis ce moment la décadence de la navigation de l'Escaut fut grande; elle ne se releva que dix ans plus tard ; elle subissait la fâcheuse influence des événements qui avaient suivi la rupture de nos relations avec l'Angleterre et la jalousie hollandaise cherchait autant qu'il était en son pouvoir à diminuer l'importance commerciale d'Anvers. Nous n'en citerons pour preuve que la tentative de rétablir en 1817 un droit de tonlieu sur l'Escaut.

La réunion des deux pays sous un même sceptre n'avait pu faire remettre en discussion le principe de la navigation du fleuve, dont le congrès de Vienne avait proclamé la liberté ; mais le nord, voyant de mauvais œil le mouvement maritime du sud, eût voulu lui susciter des entraves. Dès que le roi Guillaume devint souverain des Provinces Unies, il abolit les droits de navigation résultant du décret français du 3 floréal, an X, et déclara qu'à partir du 1er janvier 1814, on percevrait de nouveau sur les rivières les péages en vigueur au 31 décembre 1810. Or aucun droit n'avait été perçu sur l'Escaut ; mais en 1817, le gouvernement des Pays-Bas invoquant d'anciens édits de 1793, restés sans exécution, voulut rétablir l'ancien *tol* de Zélande sur le fleuve. A Munster, la Hollande avait elle-même imposé la suppression de ce péage, pour jouir librement et complétement des eaux de l'Escaut ; en 1817, elle voulait grever ainsi le commerce d'Anvers. Cette mesure souleva les plus vives réclamations ; elle fut exécutée pendant deux mois, quelques navires acquittèrent même les droits, mais sur les démarches faites par les négociants d'Anvers

auprès du roi, la perception en fut suspendue par décision administrative du 10 avril de la même année.

La première partie du règne de Guillaume ne fut guère favorable au développement commercial ; cette situation se modifia en 1822.

Le tarif des douanes de 1814, complété en 1816, avait soulevé de nombreuses et justes critiques ; une commission fut nommée et donna lieu à la loi de 1822. La navigation y était réglée par les dispositions suivantes : une remise de 10 % était accordée sur les marchandises importées et exportées par navires nationaux ; le droit de tonnage était porté à fr. 1.05 par tonneau, payable à chaque voyage sur les navires étrangers, et réduit à 0.45 sur les navires nationaux, payable annuellement. Peu après la création de la Société générale en 1824 au capital de 25 millions de florins, puis l'expédition des produits belges vers les colonies des Indes et l'établissement de la Société de commerce *(Handelmaatschappij)* imprimèrent une nouvelle impulsion au commerce. Le goût des armements reprit à Anvers et le nombre des navires remonta en 1828 à 911 et en 1829 à 971.

La séparation de nos provinces d'avec la Hollande nous ouvrit enfin une ère nouvelle ; l'œuvre du congrès de Vienne fut renversée et la Belgique rendue enfin à elle-même.

§ 2. *1830-1839. — Négociations diplomatiques relatives à l'Escaut. — Traité du 17 avril 1839. — Remboursement du péage par l'État. — Traité du 5 novembre 1842.*

La Hollande, se prévalant de l'art. 14 du traité de Munster et considérant cet article comme étant toujours en vigueur,

avait, dès le soulèvement de nos provinces, bloqué l'Escáut et fermé le fleuve aux navires belges. C'est que le traité de Paris de 1814 avait bien déclaré par son art. 5 la libre navigation du Rhin et, par un article secret, étendu ce principe à la navigation de l'Escaut; mais si en fait le principe de la liberté de l'Escaut n'avait pas été soulevé, en droit il ne fut jamais reconnu par les provinces du nord. Celles-ci donc regardaient comme existante encore la stipulation odieuse du traité de Munster [1].

La conférence réunie à Londres réclama la liberté de l'Escaut et la levée du blocus des ports et des côtes, considérant le rejet de cette demande comme un acte d'hostilité envers elle. La Hollande céda et rouvrit l'Escaut le 30 janvier 1831, en protestant contre cet article du protocole; mais la conférence passa outre.

Le 20 janvier avaient été posées, en 18 articles, les bases de séparation entre la Hollande et la Belgique, laissant la rive gauche de l'Escaut à la première, malgré les réclamations de nos plénipotentiaires et le 27 du même mois, les bases concernant les arrangements de commerce.

Ce sont ces dernières que nous allons examiner en détail, comme se rattachant spécialement à notre sujet.

L'article 3 du projet de traité était ainsi conçu.

« Il est entendu que les dispositions des art. 108 jusqu'à 117 inclusivement de l'acte général du congrès de Vienne relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, seront appliquées aux rivières et aux fleuves qui traversent le territoire hollandais et le territoire belge. »

Le congrès belge réclamait, comme indispensable à la garantie d'écoulement des eaux des Flandres et à la libre navigation du fleuve et du canal de Terneuzen, la pos-

[1] Aug. Parent, *De l'affranchissement de l'Escaut.*

session de la rive gauche de l'Escaut. La Belgique protesta donc contre les bases du traité ; la Hollande s'y rallia. Son ancienne politique commerciale n'était plus soutenable ; elle reposait sur le monopole de la navigation du fleuve et devenait impossible avec le système général de l'Europe moderne, qui consacrait la liberté de navigation.

L'Escaut, entre la mer et Anvers, était de nouveau complétement libre par l'adhésion de la Hollande, sauf l'application ultérieure des art. 108 à 117 du Congrès de Vienne.

Sur ces entrefaites, la Belgique s'était choisi un roi. L'acceptation de la couronne par le prince Léopold de Saxe-Cobourg-Gotha avait été subordonnée à l'adoption des concessions nouvelles et des bases définitives comprises par la conférence dans une nouvelle convention de 18 articles, destinée à servir de base au traité définitif. Ces 18 articles furent adoptés par le Congrès belge le 9 juillet 1831, après dix jours de discussions parfois orageuses, par 126 voix contre 70. L'article 7 de ces dispositions du 26 juin 1831, reproduisant l'art. 3 de ceux du 27 janvier, y ajoutait :

« La mise à exécution de ces dispositions sera réglée dans le plus bref délai possible. La participation de la Belgique à la navigation du Rhin par les eaux intérieures, entre ce fleuve et l'Escaut, formera l'objet d'une négociation séparée entre les parties intéressées à laquelle les cinq puissances prêteront leurs bons offices.

» L'usage des canaux de Gand à Terneuzen et du Zuid-Willemsvaart, construits pendant l'existence du royaume des Pays-Bas, sera commun aux habitants des deux pays ; il sera arrêté un règlement sur cet objet. »

Cette proposition relative aux eaux intérieures remplis-

sait une lacune des traités de 1815, qui établissaient la liberté de la navigation du Rhin, mais ne parlaient pas des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin. Mais la clause que la négociation ultérieure relative à cet objet devait se faire entre les parties intéressées soulevait bien des critiques, puisqu'ainsi l'on nous faisait régler cette question avec la Hollande. Or celle-ci avait cherché de tout temps à contrarier nos combinaisons commerciales et n'avait jamais eu pour système politique que de temporiser dans les questions d'arrangements pour des objets qu'elle avait en son pouvoir et dont elle voulait user seule, témoin les négociations pour la navigation du Rhin avec les États allemands, plus puissants que la Belgique et à qui la Hollande avait tenu tête pendant quinze ans jusqu'au règlement définitif du 31 mars 1831. On ne craignait plus, il est vrai, de voir la Hollande faire stationner une flottille à l'embouchure de l'Escaut pour empêcher le passage à tous les bateaux qui voudraient monter le fleuve jusqu'à Anvers, ainsi que cela se pratiquait en 1790. L'art. 7 des préliminaires, mis en rapport avec le traité de Vienne, proscrivait trop formellement cette prétention ; mais rien n'établissait que la Hollande n'y pût percevoir à son profit des droits de péage excessifs sur les navires qui remonteraient l'Escaut, et des impôts, équivalents à la fermeture, pour passage des marchandises sur son territoire. On exagerait cette crainte et l'on entrevoyait des droits de péage, de convoi, de visite, des tourments et des tracasseries sans nombre. La Belgique accepta néanmoins, comprenant que pour prendre rang parmi les nations avec l'assentiment de toute l'Europe, il nous fallait nous montrer faciles et traitables dans tout ce qui n'intéressait pas directement notre indépendance et notre sécurité. Or, cette fois, ce fut la Hollande qui refusa d'adhérer aux dix-huit articles. Le roi Guillaume répondit

le 12 qu'il ne pouvait accepter les bons offices des puissances surtout lorsqu'elles étaient elles-mêmes parties intéressées dans la question de la libre navigation de l'Escaut , bien qu'il fût disposé à ouvrir sans délai une négociation pour régler cette liberté. « Cette considération, disait-il, concerne de trop près la dignité du roi, l'indépendance de la Hollande et le respect que les puissances portent à celle de tous les peuples, pour s'y arrêter davantage. » Les difficultés restaient ainsi sans solution, lorsque le roi Guillaume, qui avait réuni depuis quelque temps son armée sur la frontière belge, fit envahir tout-à-coup nos provinces. L'intervention de l'armée française fut jugée nécessaire, et la Conférence de Londres, devant des prétentions inconciliables, trancha toutes les difficultés par un arbitrage forcé. Elle arrêta les arrangements définitifs le 15 octobre 1831 en 24 articles ; la discussion en fut orageuse dans les chambres belges ; c'est que la Conférence avait décidé la question territoriale en faveur de la Hollande et lui donnait non seulement la rive gauche de l'Escaut mais une partie du Limbourg et du Luxembourg. Les questions financières étaient d'un autre côté plus favorables à la Belgique et diminuaient sensiblement notre part dans la dette hollandaise. — La Belgique subit le sacrifice imposé par la conférence, parce que du refus dépendait l'existence de la Belgique; c'étaient les décisions finales et irrévocables des cinq puissances qui, d'un commun accord, étaient résolues à amener elles-mêmes l'acceptation pleine et entière desdits articles par la partie adverse, si elle venait à les rejeter.

L'article 9 des 24 articles portait : « Les dispositions des art. 108 à 117 inclusivement de l'acte général du Congrès de Vienne relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables seront appliquées aux fleuves et rivières

navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire belge et le territoire hollandais. En ce qui concerne spécialement la navigation de l'Escaut, il sera convenu que le pilotage et le balisage, ainsi que la conservation des passes de l'Escaut en aval d'Anvers, seront soumis à une surveillance commune ; que cette surveillance commune sera exercée par des commissaires nommés à cet effet de part et d'autre ; que des droits de pilotage modérés seront fixés d'un commun accord et que ces droits seront les mêmes pour le commerce hollandais et pour le commerce belge. Il est également convenu que la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, pour arriver d'Anvers au Rhin et vice-versâ, restera réciproquement libre et qu'elle ne sera assujettie qu'à des péages modérés qui seront provisoirement les mêmes pour le commerce des deux pays. »

Des commissaires devaient se réunir, dans le délai d'un mois, à Anvers, pour arrêter le montant définitif et permanent de ces péages et régler l'exécution des dispositions de cet article. La réciprocité était stipulée pour le droit de pêche en faveur des sujets des deux pays et, en attendant le règlement précité, la navigation des fleuves et rivières navigables devait rester libre au commerce des États, mais soumis provisoirement aux tarifs de la convention de Mayence du 31 mars 1831, pour la navigation libre du Rhin, ainsi qu'aux autres dispositions de cette convention, en tant qu'elles pouvaient s'appliquer aux fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois les deux territoires.

Cet article nous admettait donc à la propriété commune de l'Escaut; c'est ce que la Hollande repoussait formellement comme contraire à la souveraineté de son territoire. Elle ne consentait pas davantage à nous donner la libre navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le

Rhin. Aussi, tandis que la Belgique acceptait les dures conditions au prix desquelles elle achetait la reconnaissance de sa jeune nationalité, la Hollande protestait par ses plénipotentiaires près de la Conférence et refusait d'y adhérer. Enfin la Belgique et son souverain furent reconnus par l'Europe, à Londres, le 15 novembre 1831. Le présent était consolidé et l'avenir garanti, et la médiation de la Conférence, quoique entachée d'arbitraire, avait su prévenir un bouleversement peut-être général. La Belgique, la France et la Grande-Bretagne ratifièrent le traité purement et simplement; l'Autriche, la Prusse et la Russie ne le firent que sous certaines réserves ; enfin l'échange des ratifications fut terminé le 4 mai 1832 [1].

Les négociations reprirent au sujet de la navigation de l'Escaut. La Hollande proposa, le 30 juin 1832, une nouvelle rédaction de l'article 7 relatif à la navigation de l'Escaut et des eaux intérieures. Elle demandait l'application des articles 108 à 117 de l'acte général du Congrès de Vienne, mais supprimait le paragraphe concernant le pilotage et le balisage de l'Escaut soumis à une surveillance commune par des commissaires nommés de part et d'autre, ainsi que notre participation libre à la navigation des eaux intérieures.

Elle le remplaçait par celui-ci : « Le gouvernement des » Pays-Bas s'engage à fixer les droits et le pilotage sur » l'Escaut à un taux modéré et à veiller à la conservation » des passes dudit fleuve. »

N'admettant pas les Belges à la surveillance commune sur les eaux de l'Escaut, la Hollande rejetait également la réunion des commissaires pour le règlement du montant des péages et de la pêche sur le pied d'une parfaite réciprocité, et elle disait simplement : « Ces dits droits seront les mêmes

[1] Le traité fut augmenté, lors de la signature, de trois articles ; cependant il conserva le nom de Traité des 24 articles.

pour le commerce neérlandais et pour le commerce belge. » Enfin elle adoptait provisoirement pour l'Escaut les tarifs de Mayence du 31 mars 1831, mais soumettait l'assimilation de la navigation de l'Escaut et du Rhin, pour devenir définitive, à une convention spéciale.

L'article 9 du traité des 24 articles était ainsi complétement modifié. Nous n'avions plus une propriété commune avec la Hollande; celle-ci restait seule maîtresse du fleuve et nous en permettait l'usage moyennant de rester en dehors de toute surveillance de conservation sur l'Escaut, et nous donnait des pilotes hollandais pour conduire nos navires à Anvers. La Hollande seule, partie la moins intéressée dans le maintien du bon état de navigation du fleuve, voulait s'en arroger la propriété exclusive !

Lord Palmerston par son thème de septembre 1832 introduisit quelques points nouveaux dont il n'avait pas encore été explicitement question jusque là. Après avoir invoqué l'application des articles 108 à 117, il disait :

« En ce qui concerne spécialement l'Escaut, la navigation de ce fleuve, dans tout son cours, tant dans sa branche orientale que dans sa branche occidentale, restera libre au commerce et aux navires de toutes les nations, et S. M. le roi des Pays-Bas s'engage à ne faire prélever sur les navires qui remontent ou descendent ce fleuve, soit en allant de la pleine mer en Belgique, soit en allant de Belgique en pleine mer, quelque soit le pavillon qu'ils portent, qu'un *droit de tonnage* calculé sur la capacité desdits navires, sans que ces navires puissent jamais, soit en remontant, soit en descendant, soit à cause de ce droit, ni sous tout autre prétexte, être assujettis à aucune visite ni à aucun examen de la cargaison. »

Il est vrai que la Hollande relativement à l'Escaut avait dit : « Le gouvernement des Pays-Bas s'engage à fixer les droits et le pilotage sur l'Escaut à un taux modéré, et que

dans les 18 et les 24 articles notre participation à la navigation des eaux du fleuve était subordonnée à une convention ultérieure et soumise provisoirement aux tarifs de la convention de Mayence, mais, d'après celle-ci, le droit eût pu monter jusqu'à 4 florins par tonneau; il était donc nécessaire de fixer la perception de ce péage.

C'est pourquoi Palmerston établit que ce péage, qui ne pouvait excéder « jamais et en aucun cas » 1 florin par tonneau, la remonte et la descente comprises, serait provisoirement fixé à 60 cents à la remonte et 40 cents à la descente, et à la moitié de ces droits pour les navires se rendant de la pleine mer ou de Belgique par l'Escaut au canal de Terneuzen ou vice-versâ. De plus, pour que ce droit ne fût une entrave dans aucun cas, ni pour le retard dans la navigation, ni pour les frais de passage à acquitter à la Hollande, lord Palmerston demandait que ce droit de tonnage fût remboursé annuellement par S. M. le roi des Belges à S. M. le roi des Pays-Bas, moyennant une somme de 150,000 florins qui servirait d'acquit pour tous les navires indistinctement, et S. M. le roi des Belges devait avoir en outre la faculté de se libérer pour toujours de ce paiement au moyen d'une capitalisation. Ce n'était donc plus une entrave à la navigation, un droit de tonnage réel, puisqu'il était payé annuellement pour la même somme; indépendamment du nombre de navires, il était sous une autre forme un simple accroissement de la dette, pour une rente de fl. 150,000.

Quant au pilotage, Palmerston demandait que ces droits fussent fixés d'après le tarif de 1829 pour les bouches de la Meuse, depuis la pleine mer jusqu'à Helvoet et de Helvoet à Rotterdam, en proportion de la distance; il rendait facultatif pour les navires remontant ou descendant le fleuve, de prendre tel pilote qu'ils voulaient et les deux pays pouvaient établir dans ce but, sur tout le cours de

l'Escaut et sur les côtes des deux pays, entre Ostende et l'île de Schouwen, les services de pilotage jugés convenables pour fournir ces pilotes. Pour la conservation des passes du fleuve, le thème de septembre 1832 faisait désigner par chacun des deux gouvernements des commissaires spéciaux, l'un à Flessingue, l'autre à Anvers, pour se concerter sur les mesures exigées par cette question, pour le placement et l'entretien des balises qui les indiquaient.

La navigation intérieure était maintenue libre dans les eaux intermédiaires, moyennant péage d'après le tarif de Mayence, mais réduit proportionnellement aux distances et sur le pied de la nation la plus favorisée.

Toutes les questions soulevées par la navigation de l'Escaut devaient être réglées par des commissaires des deux pays, réunis à Anvers dans le délai d'un mois, et le droit de pêche dans toute l'étendue de l'Escaut devait être établi sur le pied d'une réciprocité parfaite.

Divers points donc, laissés dans le doute, se fixaient par ce thème auquel nos plénipotentiaires avaient fait introduire les principales modifications; la solution de plusieurs questions était ainsi indiquée et le gouvernement belge, en consentant à l'établissement d'un péage compris comme il l'était dans le thème de lord Palmerston et en le remboursant par une somme fixe de 150,000 florins, achetait la liberté de navigation et de passage sur le territoire hollandais sans assumer de lourdes charges.

Mais les propositions furent modifiées en partie par la Prusse et amendées sur le thème prussien par la Hollande.

Celle-ci s'engageait par ce projet de traité du mois d'octobre 1832 (article 7) à ne percevoir provisoirement qu'un droit unique de *tonnage* ou plutôt, d'après la rédaction des plénipotentiaires hollandais, à percevoir un droit unique sous le nom de *droit de péage*, fixé à fl. 1.50 par

tonneau, soit un demi-florin de plus que le thème de septembre. Elle admettait que ce droit serait perçu sans visite ni formalité de douane quelconque et resterait le même, quelle que fût la cargaison ou le pavillon des navires, mais indiquait comme bureau de perception le port de Flessingue. Elle réclamait la réciprocité d'assimilation pour le pavillon hollandais sur le pied de la nation la plus favorisée sur l'Escaut belge et ne refusait plus l'admission du pavillon belge, aux conditions de la convention de Mayence, sur les eaux intérieures entre le Rhin et l'Escaut. Les mesures proposées pour la conservation des passes étaient acceptées, mais pour les règlements des droits de pilotage, de balise et de fanal, la Hollande n'admettait pas le tarif de 1829 et, s'engageant à les fixer à un taux modéré, disait de publier de part et d'autre le tarif des droits de pilotage sur l'Escaut, immédiatement après la ratification du traité, sans qu'il fût clairement stipulé que le choix des pilotes fût libre.

Ce thème était bien moins favorable que celui de Palmerston et au lieu d'une somme fixe de 150,000 fl. remboursable d'État à État, le droit n'ayant plus de limite pour le montant de la perception, pouvait croître indéfiniment et n'offrait plus la faculté de capitalisation pour la Belgique. C'est ainsi qu'avec une apparence de concession, tout retournait aux premières stipulations désavantageuses pour nous et les négociations entre la Belgique et la Hollande ne pouvaient aboutir à aucun résultat.

C'est alors que l'Angleterre et la France résolurent de mettre à exécution le traité du 15 novembre 1831 et à prendre des mesures contre la Hollande pour la forcer à évacuer les parties du territoire belge encore occupées par ses troupes. L'armée française entra en Belgique le 15 novembre ; l'embargo fut mis sur les navires hollandais

dans les ports anglais et français, et les côtes neérlandaises furent tenues en état de blocus par une flotte alliée. La citadelle d'Anvers, attaquée par les troupes françaises sous le commandement du général Gérard, fut évacuée le 23 décembre 1832. Le 23 mars suivant, le plénipotentiaire hollandais, M. Dedel, proposa au prince de Talleyrand et à lord Palmerston de conclure un armistice jusqu'au 1er août 1843. Cette convention, faite le 21 mai, ratifiée le 31, fut notifiée à la Belgique le 1er juin et acceptée par celle-ci.

Les négociations furent reprises relativement à la question de l'Escaut ; le gouvernement fit valoir toutes les raisons qu'il put pour écarter le péage, soutenant que la rente de 600,000 florins que nous devions payer à la Hollande devait être considérée comme renfermant le rachat de ce péage ; cependant, en présence de l'article 9 du traité des 24 articles, le gouvernement dut reconnaître le principe ; mais subordonna son consentement aux conditions suivantes : fixation du péage à une somme déterminée de fl. 1.50 ; perception du droit à Anvers même, exemption de visite et de relâche, pilotage facultatif, surveillance commune et droit réciproque de pêche. Tel fut le sens des instructions données aux plénipotentiaires au mois d'août 1833.

Ces propositions n'aboutirent pas immédiatement ; la Hollande avait repoussé l'idée de convertir le péage en une rente annuelle à acquitter de gouvernement à gouvernement ; elle n'accepta pas davantage la proposition de percevoir le péage ailleurs que sur son propre territoire. Ainsi la question resta sans solution et le *statu quo* se maintint pendant cinq ans. Il avait d'ailleurs été stipulé avec le plénipotentiaire hollandais, M. Dedel, que tant que les relations entre les deux pays n'étaient pas réglées par traité, les hostilités ne seraient point recommencées et que la navigation de l'Escaut resterait libre. Le gouvernement belge ayant accepté

cet article, la navigation de l'Escaut ne fut soumis à aucune entrave ; aucune taxe ne fut perçue sur les navires qui remontaient ou descendaient le fleuve. Mais cette situation désavantageuse pour le roi Guillaume ne pouvait se prolonger ; le *statu quo* ne pouvait se continuer indéfiniment, une solution devait intervenir et le roi de Hollande la provoqua cette fois en déclarant, au commencement de 1838, qu'il donnait son adhésion au traité du 15 novembre 1831. Les notes diplomatiques furent de nouveau échangées et sans nous arrêter à la douloureuse obligation imposée à la Belgique par les 24 articles, de céder une partie du Limbourg et du Luxembourg, à laquelle nous ne pouvions nous soustraire, sans retomber dans l'incertitude primitive pour les questions importantes qui avaient reçu une solution favorable et voir renouveler l'état de guerre qui avait suivi la séparation. Nous examinerons la question qui touche à l'objet de ce travail.

La Belgique fit de nouveaux efforts pour écarter tout péage, mais tous les préliminaires adoptés par la Conférence de Londres faisaient tomber cette prétention ; s'il ne se fût agi que de la convention du 27 janvier 1831 ou de celle du 30 juin suivant (18 articles), l'Escaut eût été partagé en deux parties, l'une belge jusqu'à Lillo, l'autre hollandaise jusqu'à la mer sur une étendue de 18 lieues, et ce fleuve fût rentré dans le droit commun des traités de 1815 ; les droits de police fluviale, de surveillance, de pilotage et de pêche eussent été exercés par chacun des États sur la portion du fleuve qui lui appartenait ; il n'y aurait eu aucune surveillance commune. Mais c'était laisser tout l'Escaut supérieur à la merci de la Hollande qui, en possédant une grande part vers l'embouchûre, eût pu négliger toute conservation de bonne navigation et nous fermer l'Escaut autrement que par un péage. C'est pourquoi dans le projet

du 30 septembre 1831, le plénipotentiaire belge proposa d'ajouter aux articles 108 à 117 la clause de surveillance commune, sans autres droits que ceux qui étaient perçus en 1814 avant la réunion de la Belgique et de la Hollande. Cette stipulation était importante et nous donnait toute garantie pour le maintien de la navigation de l'Escaut, la distinction du fleuve en deux parties, belge et hollandaise, soumises à des juridictions différentes, disparaissait devant une surveillance commune de Flessingue à la mer. Cette addition que justifiaient les charges que nous acceptions, pour avantages commerciaux, fut repoussée par la Hollande, comme contraire aux droits de souveraineté de tout État indépendant, « en soumettant le pilotage et le balisage d'un de ses propres fleuves à la surveillance commune d'un autre gouvernement, en consentant à fixer les droits de commun accord avec cet État et à faire dépendre ainsi les droits que paieraient ses propres sujets de la volonté d'un voisin. » C'était, disait-elle, non plus assimiler le pavillon étranger à celui de la nation la plus favorisée, mais admettre le principe opposé et traiter le pavillon national comme celui de l'étranger, et comme celui-ci le jugerait convenable. La Hollande voulait, sans déroger à l'acte du Congrès de Vienne et sans y porter atteinte, maintenir pour l'Escaut les articles 108 à 117[1]. Aujourd'hui, dit le même mémoire, que la navigation du Rhin se trouve réglée à la satisfaction de tous les États riverains, y compris ceux représentés à Londres, d'après une convention récente qui laisse la faculté de favoriser la navigation des propres sujets de préférence à celle des autres États riverains et d'établir le pilotage et le balisage sans qu'il soit question à cet égard d'une surveillance commune, ... l'on n'a pu pénétrer pourquoi il

[1] Mémoire du 14 octobre 1831.

s'agirait de stipuler en faveur de la Belgique, au détriment des droits de souveraineté territoriaux de la Hollande, des conditions que les autres gouvernements, pendant tout le cours d'une négociation de 15 années au sujet de la navigation du Rhin, ne réclamèrent jamais pour leur propre compte. »

Cependant la Hollande, admettant la liberté de l'Escaut comme la conséquence immédiate d'un traité équitable de séparation, consentait à s'engager à fixer les droits de pilotage à un taux modéré, à veiller à la conservation des passes du fleuve et à adopter provisoirement pour l'Escaut les tarifs de Mayence.

La Conférence y répondit que toutes ces allégations de la Hollande étaient sans fondement et que les plénipotentiaires, par la demande de surveillance commune, n'avaient fait qu'appliquer les principes du droit des gens moderne. Ce n'était point par un principe abstrait de lèse-souveraineté que la stipulation devait être examinée, mais bien d'après les traités particuliers entre les divers États qui avaient modifié, par leurs conventions spéciales, les principes généraux du droit des gens. Ces traités avaient considérablement altéré les priviléges attribués aux gouvernements sur la navigation des fleuves et rivières; autrefois les gouvernements pouvaient les fermer sur leur territoire au commerce des autres nations ou bien en imposer arbitrairement l'usage. Ce privilége avait été modifié depuis le traité de Paris du 30 mai 1814 et l'acte du Congrès de Vienne, et dans le droit public nouveau l'usage d'un de ces fleuves, que le Congrès de Vienne avait rendu en quelque sorte européen, est à toutes les nations. Pour l'Escaut en particulier, la Conférence déclarait qu'en arrêtant les clauses nécessaires pour que la liberté de la navigation de l'Escaut existât de fait comme de droit, elle n'attentait point au code des

nations; mais en entendant la Hollande invoquer le droit de clôture de l'Escaut, et étant avertie que faute d'entretien des balises la navigation des passes de ce fleuve commençait à devenir difficile, elle avait jugé nécessaires des garanties spéciales pour prévenir le renouvellement d'une telle difficulté. Le thème de lord Palmerston était à cet égard moins explicite et désignait simplement des commissaires *ad hoc* pour se concerter sur les mesures qu'exigeraient la conservation des passes et le placement des balises. Le thème prussien renfermait la stipulation que ces mesures auraient été exécutées immédiatement, le cas échéant, par les fonctionnaires ou commissaires neérlandais sur l'Escaut hollandais, et par les fonctionnaires belges sur l'Escaut belge. Cette distinction disparut heureusement dans les négociations ultérieures et les plénipotentiaires maintinrent la surveillance commune, et en outre le pilotage facultatif et l'exercice commun de la pêche et du commerce de pêcherie; il fut stipulé en outre que la perception du droit de péage aurait lieu à Anvers et à Terneuzen (pour le canal de Gand). C'était enlever aux navires l'obligation d'une visite et d'une halte préjudiciables et balancer les désavantages que nous donnait le refus de la Hollande de consentir à un remboursement de gouvernement à gouvernement; le droit ne fut plus maintenu au taux du 15 novembre, ou plus de 4 florins, mais réduit à fl. 1.50 par tonneau, malgré les efforts des plénipotentiaires hollandais, jusqu'au dernier moment, de le faire porter à fl. 2 ou au moins à fl. 1.75.

L'acte du 23 janvier, qui devint le traité du 19 avril 1839, modifiait donc comme suit l'article 9 du traité des 24 articles: il maintenait en notre faveur les points principaux, tels que surveillance commune, droits de pilotage modérés, fixés provisoirement par le tarif de 1829 et identiques pour les deux pays, liberté de navigation intérieure entre l'Escaut

et le Rhin ; il réglait la fixation du péage à fl. 1.12 pour les navires remontant l'Escaut et à fl. 0.38 à la descente vers la mer, et nous assurait, par la clause finale de cet article, le maintien d'une navigation libre malgré les événements naturels ou les travaux d'art qui auraient pu, dans la suite, nous enlever les voies de navigation indiquées dans le traité.

D'autres questions se rattachaient également à cet article ; elles reçurent une solution favorable ; c'est ainsi qu'il fut reconnu que la Belgique, immédiatement après l'échange des ratifications et avant la rédaction du règlement général, devait être mise en possession des avantages qui lui étaient assurés par l'art. 9, notamment la surveillance commune, le pilotage facultatif et la navigation libre des eaux intérieures, aux mêmes conditions que les navires hollandais et en supportant les mêmes droits suivant les tarifs en vigueur ; les navires, se rendant de la mer à Gand, ne devaient payer que le droit de péage unique, et nul autre pour entretien du canal de Terneuzen sur la partie du territoire hollandais ; le tonnage, quoique établi à Anvers, était censé perçu sur le territoire neérlandais et était fixé en conséquence par « cubiek elle » ou mètre cube de France, ou bien par tonneau belge de 35, 3170 pieds cubes anglais. Les bateaux à vapeur, généralement soumis à un traitement exceptionnel, ne devaient le droit de tonnage que relativement à la partie de leur capacité destinée à recevoir des marchandises, et les bateaux remorqueurs, rentrant dans la catégorie des bâtiments qui font le cabotage sur le cours du fleuve, étaient déclarés exempts de tout droit de péage.

Pour le service sanitaire, les navires suspects devaient avoir la faculté de continuer leur route sans entraves ni retard ; les gardes de santé devaient passer à bord des navires qui se déclaraient suspects, sans pouvoir obliger ceux-ci à jeter l'ancre ou les exposer à un danger quelconque. La

Conférence reconnut en outre que le droit de navigation sur l'Escaut emportait le droit de stationner sur le fleuve ou à ses embouchures, si les vents, glaces ou autres circonstances l'exigeaient; c'étaient là d'ailleurs des conséquences du principe même inscrit dans le traité.

Le projet fut présenté aux chambres belges le 19 février, adopté, après une longue discussion provoquée par les questions politiques du traité, le 19 mars par la Chambre des Représentants, le 24 par le Sénat et promulgué le 4 avril. La ratification en fut faite à Londres le 19 avril.

Ce traité de 1839 laissait indécis plusieurs points et attribuait à des commissions mixtes les soins d'appliquer les principes généraux du traité. Ce furent ces conférences qui aboutirent au traité du 5 novembre 1842.

Mais pendant ce temps et immédiatement après l'adoption du traité de 1839, le gouvernement belge avait posé un acte d'une haute importance quant au péage consenti envers la Hollande. Son intention, depuis les premiers moments de ses négociations relatives à notre fleuve, avait été d'en faire porter la charge, non par la navigation elle-même, mais par le trésor belge, et d'en affranchir ainsi les navires qui se rendraient dans les ports belges, parce qu'il eût été désastreux pour notre commerce et notre industrie de laisser subsister la moindre entrave à la navigation de notre fleuve; l'arrêt dans la navigation eût été mortel pour toutes les branches de travail et de production, ainsi que pour le bien-être général; il eût diminué considérablement les ressources financières et compromis peut-être la force morale du gouvernement. Il fallait donc écarter tout obstacle, et puisque le traité avait été accepté

par toute la Belgique, il était juste que tout entière elle supportât le sacrifice nécessaire pour affranchir l'Escaut ; le soin de ses intérêts le lui commandait.

Dans ce but, la Chambre des Représentants fut saisie le 2 mai 1839 d'un projet de loi conçu en ces termes :

« Article Ier. — Le péage à percevoir par le gouvernement des Pays-Bas sur la navigation de l'Escaut, pour se rendre de la mer en Belgique ou de la Belgique à la mer par l'Escaut ou le canal de Terneuzen, sera remboursé par l'État aux navires de toutes les nations. Toutefois, s'il se présente à l'égard de l'un des pavillons étrangers des motifs graves et spéciaux, le gouvernement est autorisé à suspendre provisoirement, à son égard, la précédente disposition.

Art. II. — Avant le 1er janvier 1843, il sera examiné si le bénéfice de l'article précédent doit être maintenu en faveur des pays avec lesquels il ne sera pas intervenu d'arrangements commerciaux de douane ou de navigation. »

Un crédit de 300,000 francs était ouvert à cet effet au gouvernement et, pour faire face au remboursement du péage, les 15 centimes additionnels sur les droits de douane étaient portés à 18.

Les partisans du système des droits différentiels s'élevèrent contre ce projet ; rembourser les droits aux navires belges était, d'après eux, un acte de sagesse pour favoriser ainsi notre pavillon au détriment de tout autre ; mais rembourser le péage à tous les pavillons était, disait la Chambre de commerce d'Ostende, rivale un peu intéressée dans cette question à l'égard du port d'Anvers, une injustice, une iniquité ; il fallait laisser supporter aux gouvernements étrangers ce tribut qu'ils avaient eux-mêmes imposé sur tous les navires, les leurs compris.

La loi donna lieu à des débats très-vifs du 13 au 18 mai ;

ils portèrent surtout sur deux questions : s'il fallait rembourser le péage aux navires hollandais, et en second lieu établir, pour le remboursement, une différence entre les navires, à raison du chargement ou de la provenance des marchandises.

Le rapport fait par M. Charles Rogier, au nom de la section centrale chargée de l'examen du projet, établit victorieusement l'affirmative pour le premier point. Le péage ne portant pas sur la navigation intérieure, ce qui était la voie de communication commerciale la plus fréquente avec la Hollande, l'exclusion portait sur les navires venant des Indes et obligeait ces navires par le non-remboursement du péage à décharger leur cargaison à Rotterdam, pour les conduire ici par l'intérieur.

C'était porter un coup très-rude à l'industrie qui s'était ouvert de vastes débouchés dans les colonies hollandaises et qui avait intérêt à récupérer cette importante communication directe. Le rapport insistait sur la nécessité de rétablir nos relations avec la Hollande au lieu de les entraver, et de ranimer la navigation entre Anvers et les Indes ; les navires y emportaient autrefois nos produits manufacturés et rapportaient des denrées qui alimentaient également notre commerce vers l'Allemagne. Il fallait chercher plutôt à ramener ce mouvement. L'exception faite pour les navires neérlandais offrirait, disait le rapport, cette anomalie que les navires hollandais seraient assujettis en Belgique à deux régimes, suivant le point de nos côtes où ils aborderaient. Traités sur le pied de toutes les nations quand ils se présenteraient à Ostende ou à Nieuport, ils subiraient la charge exceptionnelle quand ils se dirigeraient sur Anvers, Gand, Bruxelles, Louvain, etc.

Le second point que nous avons signalé relativement à

l'établissement de droits différentiels n'eut pas plus de succès et ne fut pas davantage accepté ; on voulut maintenir l'Escaut libre pour tous, sans être plus chargé de droits que sous le régime hollandais. S'il faut, disait-on, que l'étranger en débarquant sur nos côtes s'aperçoive d'un changement de régime, que ce ne soit qu'à la liberté plus grande et plus complète de nos institutions.

Le projet du gouvernement fut donc modifié en ce sens que même les navires hollandais devaient jouir de l'exemption. Cette loi importante, votée par les deux chambres après une discussion de plusieurs jours où les partisans des droits différentiels reproduisirent leurs systèmes par de nombreux amendements qui furent tous écartés, fut promulguée le 5 juin 1839. Le principe si libéral inscrit dans le projet du gouvernement reçut immédiatement son exécution; le péage n'existait plus que de gouvernement à gouvernement; la question d'administration fluviale avait été réglée par la Conférence, la question d'argent n'avait pu être résolue par elle dans le sens de la liberté absolue; il était réservé à la Belgique par cet acte important de donner une liberté complète à la navigation sur notre fleuve et pour tous les pavillons.

Après l'acte du 19 avril 1839, les négociations furent reprises et amenèrent le traité du 5 novembre 1842. Ce traité, conclu avec la Hollande, tout en laissant libre la navigation de l'Escaut, soumettait tous les navires à un péage unique de fl. 1.50 par tonneau; ce droit consenti, tous les efforts de la Belgique tendirent, par le remboursement par l'État d'abord, par les stipulations ultérieures

avec la Hollande ensuite, à laisser le moins possible exister ce péage en apparence.

Dans les conventions détaillées et plus complètes qui furent négociées entre les deux États, pour assurer l'exécution de l'article IX, un règlement général fut arrêté pour assurer les dispositions de cet article.

L'article 70 de la convention de La Haye du 5 novembre s'exprimait comme suit : « Les commissions mixtes, instituées par le traité du 19 avril 1839, se réuniront dans les quinze jours qui suivront la ratification du présent traité, à l'effet de rédiger les conventions et règlements qui les concernent, d'après les dispositions qui précèdent et les bases qui ont déjà été adoptées de part et d'autre. Elles devront avoir terminé leurs travaux dans le délai de trois mois après leur réunion. » Or la commission mixte d'Anvers élaborait depuis deux ans les bases d'un accord ; elle fut donc appelée à terminer la suite de ces conventions qui soulevaient les questions les plus délicates. Deux principes opposés s'y combattaient : les Hollandais voulaient faire sentir le plus possible l'existence du péage aux capitaines de navires visitant les ports belges et faire prévaloir ainsi leur suprématie sur le fleuve ; les Belges au contraire cherchaient à faire disparaître le plus possible les inconvénients de ce péage. Les Pays-Bas, avons-nous dit, avaient rejeté le paiement d'État à État, lors des propositions des plénipotentiaires faites dans ce sens ; la question reprise à Anvers n'eut pas plus de succès ; mais on termina la difficulté par la rédaction même de la quittance de paiement. Il fut accepté que le document ne porterait pas le nom de celui qui payait, au moyen de la simple formule : Reçu pour le navire........ capitaine........ mesurant.... tonneaux, suivant certificat de jaugeage, allant à la mer ou venant de la mer, la somme de......... le..... 18.... (signé,

l'agent chargé de la perception du droit de navigation de l'Escaut.) Ainsi il n'était fait mention, ni directe ni indirecte, par qui ni au profit de qui le péage était perçu et de plus il pouvait être payé par toute personne, soit l'agent du gouvernement, soit le capitaine du navire. La Hollande, qui ne voulait point admettre officiellement l'intervention de l'État belge, obtenait satisfaction sans que l'agent belge perdît quelque chose de sa liberté. Le règlement élaboré par la commission mixte d'Anvers, fut arrêté définitivement le 20 mai 1843 et depuis ce fut le gouvernement belge qui, sans difficulté dans la pratique, solda le droit de péage entre les mains du commissaire hollandais préposé à cette fin [1].

La même commission régla les droits à payer pour fanaux, transit et pour la navigation de la Meuse ; la Hollande se chargeait de l'entretien des fanaux de Flessingue et de Westcapelle, et de la fondation de nouveaux phares à Bath et à Terneuzen, moyennant un péage de 3 cents qui ne pouvait être augmenté ni directement ni indirectement, pas même par l'usage de papier timbré, et se percevait, comme le droit de péage, par tonneau ; la navigation entre l'Escaut et le Rhin était libre pour nos navires, moyennant de payer les mêmes droits que la Hollande ; les marchandises en transit restaient chargées d'une redevance de 13 $^1/_4$ cents des P. B., en remontant de l'Escaut oriental au Rhin, et de 9 cents à la descente, par quintal de 50 kil. d'après la convention de Mayence du 31 mars 1831 ; la navigation du canal de Terneuzen fut établie d'après le règlement du 9 avril 1830, modifié par le traité du 5 novembre 1842, et demeurait libre pour la navigation intérieure sur tout son parcours ;

[1] Aug. Parent, *Affranchissement de l'Escaut.*

la Belgique paya pour les avantages que la Hollande lui faisait et pour les services relatifs à l'écoulement des eaux une somme d'environ cent mille francs par an.

Les bureaux de perception étaient à Anvers et à Terneuzen, où le paiément devait se faire, contre quittance, à l'agent neérlandais.

§ 3. — *Droit de tonnage.*

Ce péage dû à la Hollande était établi non pour le trajet entier de la mer à Anvers, mais seulement sur cette partie de l'Escaut qui forme le bras de mer connu sous le nom de Hont. L'autre bras de l'Escaut, à partir de Bath, était compris dans les eaux intérieures et soumis aux droits de navigation de la convention de Mayence. Sur la partie belge du fleuve existait un autre droit appelé *droit de tonnage*, établi par la loi générale du 26 août 1822. Tous les bâtiments ou navires de mer qui entraient dans les ports du royaume, ou qui en sortaient, étaient assujettis à ce droit, calculé selon leur capacité en tonneaux , celui-ci étant de 1000 kilogrammes ou d'un mètre et demi cube.

Ce droit était perçu d'après trois classes ; dans la première étaient rangés tous les navires belges ; dans la seconde les navires étrangers appartenant à des habitants d'un royaume, État ou port où les navires belges n'étaient pas assujettis à des droits plus élevés ou à d'autres droits que ceux des nationaux. Pour ces deux classes, le droit était de fr. 0,945 par tonneau à leur première entrée, et de pareille somme à leur première sortie pendant chaque année ; la troisième classe comprenait les navires étrangers non assimilés ; le droit était pour ceux-là de fr. 2,226 par tonneau à chaque fois qu'ils entraient [1]. Le roi pouvait,

[1] Ce droit, avec les 16 °/₀ additionnels, s'élevait (loi du 18 décembre 1857) à fr. 1.10 par tonneau, pour les deux premières classes, et à fr. 2.60 pour ceux de la troisième.

pour autant que les circonstances le rendissent utile ou nécessaire, élever le droit de tonnage sur ces bâtiments aussi haut que celui que le pays auquel ces navires appartenaient faisait peser sur les bâtiments belges.

Ce droit, onéreux pour les navires au long cours qui visitaient notre port à de longs intervalles, était presque nul pour ceux qui faisaient la navigation régulière entre la Belgique et les pays voisins. Certaines catégories de navires en étaient exemptes : c'étaient les navires belges employés à la pêche du poisson frais, du hareng, de la morue et de la baleine; les navires belges chargés de tourbes ou de charbons de terre et revenant sans chargement; les navires en relâche forcée ; les bàtiments employés au pilotage et d'après les traités; les bateaux-à-vapeur belges, ceux des États-Unis, faisant le service de la navigation entre les deux pays, ainsi que les navires français entrés sur lest dans un port belge et qui en sortaient sur lest. Les navires de cabotage n'étaient pas passibles de ce droit ; mais à la sortie de ces bateaux, on pouvait exiger caution pour ce droit afin de prévenir que, sous prétexte de cabotage, ils n'entreprissent un voyage de mer pour un endroit situé hors du royaume. La perception de ce droit donnait lieu à des plaintes continuelles ; autour de nous, en Hollande, en Angleterre, en France, des réformes libérales, assuraient à la navigation un régime se rapprochant de plus en plus de la liberté, tandis que dans nos ports la navigation au long cours supportait principalement le droit de tonnage, ce qui devait nécessairement entraver nos relations directes avec les pays transatlantiques et arrêter l'essor de notre commerce maritime à l'avantage des ports rivaux. Mais le gouvernement ne pouvait abolir ce droit tant que le droit de péage existait, sans imposer au trésor non

seulement le remboursement de fl. P.-B. 1.50 par tonneau ou fr. 3.17, mais la non-perception de fr. 2.20, ce qui établissait une perte de fr. 5.37 par tonneau de jauge au lieu de fr. 0.97.

Ce droit était, de plus, défavorable au transit qu'il éloignait et à l'industrie sur laquelle il pesait doublement en augmentant le prix des matières premières et en aggravant à notre détriment les frais de production. La Chambre de commerce d'Anvers en réclama l'abolition depuis plusieurs années et, en 1861, le conseil supérieur de l'industrie et du commerce émit le vœu « de voir le gouvernement supprimer le droit de tonnage dès qu'il croirait pouvoir le faire sans compromettre les intérêts majeurs qui se liaient à la perception de cet impôt. »

CHAPITRE V.

L'Escaut de 1839 à 1863.

Actes qui ont précédé le rachat du péage de l'Escaut. — Préliminaires et traité du 12 mai 1863.

L'Escaut après le traité de 1839 fut donc libre ; le droit de fl. 1.50 par tonneau payé par le trésor belge ne portait point de préjudice à la navigation, ne causait ni embarras ni vexation aux capitaines de navires, mais pouvait occasionner, par un accroissement de prospérité commerciale, des sacrifices de plus en plus lourds pour le gouvernement. C'est ce qui arriva en effet. La navigation les ports de Gand et d'Anvers s'accrut dans une proportion considérable ; le mouvement maritime depuis 1840 à 1862, c'est-à-dire en vingt-deux ans, avait triplé [1]. La somme payée pour droits à la Hollande s'était accrue dans une proportion très forte, puisque de 612,373.33 fr. en 1840 elle était montée à 2,184,105.88 en 1861, soit plus que le triple ; la Belgique depuis 1839 y avait consacré plus de 25,000,000 de francs et les capitaux dépensés pour cet objet et mis à intérêts de 5 %, correspondraient à un capital de 47,650,000 francs.

Or si la Belgique, pour ne pas entraver la navigation de notre fleuve, avait consenti lors du traité avec la Hollande

[1] V. notes à la fin.

en 1839 à rembourser ce péage, devait-elle continuer à acquitter une charge qui s'aggravait sans cesse et qui, aux termes des traités, eût dû être répartie entre tous les États participant à cette navigation? La loi du 2 mai avait stipulé qu'avant le 1er janvier 1843 on aurait examiné si le bénéfice de la disposition du remboursement par l'État, devait être maintenu en faveur des pays avec lesquels il ne serait pas intervenu d'arrangements commerciaux; cette question fut posée par le projet de loi du 10 novembre 1842 prorogeant ce terme jusqu'au 1er juin 1846, non résolue directement, mais convenue par cette clause que tant que la loi du 5 juin 1840 ne serait pas retirée, elle subsisterait dans ses effets. Le gouvernement n'était donc point tenu de perpétuer ce péage et il avait usé en 1842 et en 1843 à l'égard de la Prusse et des États-Unis du droit de suspension du remboursement du péage, à la suite d'entraves apportées par ces puissances à notre commerce et à notre navigation dans leurs ports. Les navires prussiens, au nombre de 70 en 1841, de 80 en 1842 et de 129 en 1843, jouissaient des faveurs de tonnage et de pilotage accordées aux navires nationaux, ainsi que du remboursement du péage de l'Escaut, tandis que nos navires au nombre de trois, pendant ce même temps, étaient soumis à des surtaxes et à des droits extraordinaires de pavillon; ce retrait provisoire — 28 juillet 1844 — des avantages accordés aux navires prussiens, en l'absence de toute réciprocité, cessa par un arrangement conclu avec la Prusse le 7 septembre suivant, et l'on remboursa même les droits divers et le péage non restitué pendant le temps où ces mesures extraordinaires restèrent en vigueur.

Dans nos traités avec plusieurs pays, la stipulation du remboursement du péage avait été, il est vrai, pour le gouvernement l'occasion de réclamer, en échange, pour

notre commerce des avantages commerciaux ; l'insertion de clauses relatives à la libération de leurs navires avait ainsi acquis à ces pays un remboursement permanent pendant l'existence de leurs traités avec la Belgique ; tant que duraient ces conventions, le gouvernement était donc tenu de ne rien modifier à cette restitution de droits. Cependant cette charge devenait trop lourde pour que notre gouvernement pût la supporter seul indéfiniment [1].

En 1856 les délégués des puissances européennes discutaient à Copenhague les conditions auxquelles les péages du Sund et des Belts pourraient être abolis. La Belgique saisit cette occasion, sous la direction de M. le vicomte Vilain XIIII, ministre des affaires étrangères, pour rappeler publiquement que le remboursement du péage de l'Escaut n'était pour personne un droit acquis, et demanda au Danemark d'être dispensé du paiement de sa part contributive dans le rachat des droits du Sund et des Belts, promettant de son côté de rembourser le péage de l'Escaut au pavillon danois et d'acquitter la quote-part du Danemark dans la capitalisation ultérieure de ce péage.

Le principe du rachat ayant été admis par toutes les puissances pour la capitalisation des droits perçus sur le Sund, et toutes ayant consenti à contribuer, pour une partie correspondante, aux droits payés chaque année par leurs navires dans la formation du capital nécessaire à ce rachat, la Belgique mit en avant la question de capitaliser également le péage de l'Escaut et d'y faire participer chaque puissance ; le Danemark fit des objections, mais reconnut enfin l'équité de la proposition de la Belgique. Il reçut 30,476,325 reichsthalers, répartis entre les diverses

[1] *Exposé des motifs de la loi portant rachat du péage de l'Escaut.*

puissances maritimes, et la Belgique y participa pour 301,455 reichsthalers.

Le principe était posé, le fait devait se réaliser dans un avenir plus ou moins prochain; la Belgique ne le pouvait pas immédiatement parce que, comme nous l'avons dit plus haut , elle avait établi en obligation formelle vis-à-vis de certaines puissances le remboursement qui, d'après la loi de 1839, n'était qu'un acte volontaire et non obligatoire; elle devait donc reconquérir, à l'expiration des traités, sa liberté d'action et ce fut dans ce sens que travaillèrent sans relâche nos agents diplomatiques près des cours étrangères sous l'habile et intelligente direction du secrétaire général des affaires étrangères, M. le baron Lambermont.

Cette question rencontra en 1860 une nouvelle circonstance favorable pendant que M. le baron de Vrière occupait le département des affaires étrangères, la capitalisation du péage du Stade perçu par le gouvernement hanovrien. Le résultat nous fut favorable, et le 13 février 1861 le remboursement fut résolu par les mêmes principes que celui du Sund; la Belgique fut taxée à 19,413 thalers pour sa part des 2,857,238 thalers, et ce fut en échange de la part éventuelle du Hanovre dans le rachat du péage de l'Escaut que le gouvernement acquitta notre part dans la capitalisation du droit de Stade ou de Brunshausen.

Les voies étaient donc préparées et la Belgique pouvait également faire un appel aux nations maritimes pour capitaliser le péage de l'Escaut et réclamer pour elle ce que l'on avait fait pour le Sund et pour l'Elbe. Nos traités de commerce de 1856 à 1861, arrivés à leur échéance ou dénoncés, avaient fait place à de nouveaux arrangements qui nous permettaient de mettre un terme au remboursement du péage.

Le gouvernement s'adressa d'abord à celui des Pays-Bas qui fit le meilleur accueil à nos démarches ; les relations amicales établies entre la cour de La Haye et celle de Bruxelles avaient aplani les difficultés politiques antérieures et faisaient espérer de voir réaliser cette grande mesure si éminemment utile et féconde pour notre commerce.

Après avoir obtenu l'adhésion de la Hollande, le gouvernement s'adressa aux divers États intéressés.

L'Angleterre y souscrivit et presque toutes les nations maritimes accueillirent favorablement les propositions de la Belgique. Le principe accepté, il restait à déterminer deux questions.

Il fallait établir et le capital de rachat et la répartition à faire entre les divers États chargés de le fournir. Des négociations furent ouvertes avec le cabinet de La Haye, afin de fixer le chiffre de la somme totale moyennant laquelle il renoncerait au péage, et avec les États intéressés, pour discuter leur contingent et le nôtre.

Le péage étant établi d'après le tonnage, chaque État devait contribuer pour une part proportionnelle au mouvement de sa navigation dans l'Escaut. La Belgique, qui avait le plus d'intérêt à résoudre la question, mais qui eût difficilement pu faire accepter par les autres États une part relativement aussi élevée que la sienne, agit comme l'avait fait Hambourg et prit une quote-part plus considérable dans la capitalisation, afin de faciliter la solution générale. Elle inscrivit donc à sa charge un tiers du capital entier. Les deux tiers restants devaient être divisés entre les autres États, au prorata de l'importance de leur navigation.

Ce mode de répartition fut adopté par l'Angleterre, par le plus grand nombre des nations intéressées et par la Hollande pour la somme de 36 millions, chiffre qui servit de base aux diverses négociations.

La quote-part contributive des puissances étrangères fut fixée à 23 millions environ avec la condition qu'elle ne serait point augmentée, le surplus de la somme exigée par les Pays-Bas restant à la charge de la Belgique. De plus, les États firent des arrangements particuliers pour le paiement, à leur convenance, de leur quote-part respective.

La part des tiers étant de. . fr.	22,950,560
et la nòtre de. . . . . »	13,328,000
Le capital total ou . . . . . fr.	36,278,560

avait été formé par la moyenne des droits acquittés pendant les cinq dernières années et capitalisés au denier vingt; la Belgique seule répondait du remboursement total vis-à-vis des Pays-Bas.

En même temps que l'on négociait la question du péage de l'Escaut, notre gouvernement poursuivait aussi le règlement de nos relations commerciales avec la Hollande et la convention relative aux prises d'eau de la Meuse.

La conclusion des traités relatifs à ces divers points fut heureusement menée à bonne fin. Le 12 mai 1863 furent signés à La Haye trois actes : le premier prononçait la suppression du péage, le second réglait, à la satisfaction commune, le régime des prises d'eau de la Meuse, et le troisième assurait au commerce et à la navigation des deux pays une situation stable et réciproquement avantageuse.

Les principaux articles du traité relatifs au péage de l'Escaut portent :

« Art. Ier. S. M. Le roi des Pays-Bas renonce à jamais,
» moyennant une somme de dix-sept millions cent quarante-
» et-un mille six cents florins des Pays-Bas, au droit
» perçu sur la navigation de l'Escaut et de ses embou-
» chures, en vertu du § 3 de l'article 9 du traité du
» 19 avril 1839.

» Art. II. Cette somme sera payée au gouvernement » neérlandais par le gouvernement belge à Anvers ou à » Amsterdam, au choix de ce dernier, le franc calculé à » 47 1/4 cents des Pays-Bas, savoir : un tiers aussitôt après » l'échange des ratifications, et les deux autres tiers en » termes égaux échéant le 1er mai 1864, le 1er mai 1865 et » le 1er mai 1866. Il sera loisible au gouvernement belge » d'anticiper lesdites échéances.

» Art. III. A dater du paiement du premier tiers, le » péage cessera d'être perçu par le gouvernement des » Pays-Bas. Les sommes non immédiatement soldées » porteront intérêt à 4 % l'an, au profit du trésor » neérlandais.

» Art. IV. Il est entendu que la capitalisation du péage » ne portera aucune atteinte aux engagements qui résultent » pour les deux États des traités en vigueur en ce qui » concerne l'Escaut.

» Art. V. Les droits de pilotage actuellement perçus sur » l'Escaut sont réduits :

De 20 % pour les navires à voiles,
De 25 % » » » remorqués,
De 30 % » » » à vapeur.

» Il reste d'ailleurs convenu que les droits de pilotage » sur l'Escaut ne pourront jamais être plus élevés que les » droits de pilotage perçus aux embouchures de la Meuse.

« Art. VI. Le présent traité sera ratifié et les ratifications » en seront échangées dans le délai de quatre mois, ou » plus tôt. »

Ce traité entraînait avec lui les trois réformes suivantes : la suppression du droit de tonnage dont nous avons établi plus haut la base onéreuse pour le commerce, par le mode de perception, et la diminution des droits de pilotage

ramenés au taux des frais d'exploitation. C'était une réduction annuelle de 200,000 francs environ; en 1852 les droits de pilotage aux embouchures de la Meuse avaient été abaissés de 20 °/₀ pour les navires à voiles, de 25 °/₀ pour les navires remorqués, de 30 °/₀ pour les navires à vapeur; depuis ce moment les réclamations les plus vives s'élevèrent, afin d'obtenir cette réduction pour l'Escaut. Le pilotage fut enfin réduit dans les mêmes proportions pour les navires de toute capacité, et sur le littoral maritime la même diminution fut opérée.

Une troisième réforme s'ajoutait aux précédentes : les navires de toutes les nations étaient frappés dans le port d'Anvers d'une série de taxes prélevées au profit de la commune, sous les noms de droits de quai, de bassin, de cuisine, etc. Toutes ces taxes furent réduites en une seule, établie d'après le tarif suivant que le conseil communal d'Anvers avait adopté dès le 22 juin 1861 :

40 c.	par	tonneau	pour	navires	de	100 t. et au dessous.
45 »	»	»	»	»	»	101-150.
50 »	»	»	»	»	»	151-200.
55 »	»	»	»	»	»	201-250.
65 »	»	»	»	»	»	251-300.
70 »	»	»	»	»	»	301 et au-dessus.

Ces taxes étaient majorées de 15 °/₀ additionnels.

C'était pour la navigation une économie annuelle d'environ 40,000 francs.

L'art. 3 du traité général pour le rachat du péage de l'Escaut établissait d'ailleurs que le droit de tonnage supprimé, ainsi que les droits de pilotage et les taxes locales réduites, ne pourraient être rétablis.

Tel était l'ensemble des mesures qui se rattachaient au dégrèvement de la navigation dans notre port, auquel les

chambres étaient appelées à donner leur approbation. Le rapporteur de la section centrale, M. le baron de Vrière, s'exprimait ainsi dans son rapport :

« L'affranchissement de l'Escaut, c'est le triomphe d'un » principe. Le Congrès de Vienne avait décrété la libre » navigation des fleuves, mais il l'avait entourée de » garanties imparfaites.

» Plus récemment, en 1853, le principe fut appliqué » avec plus de largeur au Rio de la Plata.

» Enfin en 1856 le Congrès de Paris proclama qu'il ne » serait perçu sur le Danube aucun péage basé uniquement » sur le fait de la navigation du fleuve, ni aucun droit sur » les marchandises qui se trouvent à bord des navires. » Bientôt après, en rachetant en 1857 le péage du Sund » et en 1861 celui de l'Elbe, les puissances étendaient à » la navigation maritime le principe qu'elles venaient de » sanctionner en faveur des fleuves.

» L'Escaut cependant restait frappé d'une redevance; » le traité du 12 mai fit disparaître celle-ci.

» Ce traité ne confirme pas seulement la doctrine du » Congrès de Paris, il clôt définitivement l'ère des péages » maritimes.

» Le péage de l'Escaut aura été le dernier de son » espèce, et il ne sera plus au pouvoir de personne, on » peut le dire hardiment, de prélever ces sortes de tributs » sur le libre usage des voies ouvertes par la Providence » au commerce de toutes les nations. Nous avons vu de » notre temps les gouvernements s'entendre pour faciliter » la circulation des produits par l'abaissement des bar- » rières douanières, des personnes par la suppression des » passeports, des idées par les facultés accordées à la trans- » mission en quelque sorte instantanée des correspondances.

» Le principe de la libre navigation prendra désormais sa
» place dans ce cadre des progrès qui font l'honneur de
» la civilisation ! « Et il continuait ainsi : » L'émancipation
» de l'Escaut n'est pas seulement un de ces faits éclatants
» qui honorent les gouvernements et commandent la
» reconnaissance des peuples, elle marquera parmi les
» événements mémorables de l'histoire d'un grand règne. »

Ces belles paroles de l'honorable rapporteur établissent éloquemment l'importance réelle de ce grand acte.

La Chambre des Représentants vota le projet de loi, presque sans discussion, dans sa séance du 22 mai; elle rendit hommage au gouvernement des efforts qu'il avait faits et de la manière heureuse dont ceux-ci avaient été couronnés pour affranchir enfin définitivement notre fleuve.

Dans la même séance, on vota une autre loi autorisant le roi à conclure avec les États maritimes des traités réglant leur participation au rachat sous telles clauses, conditions et réserves que le roi pourrait juger nécessaires ou utiles dans l'intérêt du pays.

Le 23 mai, le Sénat s'occupa du même projet de loi et entendit, au nom de la section centrale, le rapport présenté par l'honorable M. Michiels-Loos, sénateur d'Anvers, félicitant le gouvernement et le pays de cet acte important. Un membre, celui qui dans toutes les questions relatives au commerce, oubliant les progrès accomplis dans la voie de la liberté, voulait retourner aux droits différentiels de la protection, s'éleva contre le rachat du péage et vota contre le projet. Son vote négatif fut la seule voix d'opposition que rencontra cet acte, favorable sous tous les rapports.

La plupart des Chambres de commerce, celle d'Anvers en premier lieu, adressèrent au ministre des affaires étrangères, M. Ch. Rogier, des adresses de félicitations et saluèrent l'affranchissement de l'Escaut comme un événe-

ment heureux dont le commerce et l'industrie avaient le droit de se réjouir, et comme une consécration nouvelle de sa nationalité que la Belgique obtenait du droit public international par le concours de l'homme d'État qui avait coopéré naguère à la faire entrer dans la famille européenne.

Le traité fut soumis d'un autre côté aux chambres neérlandaises; là l'opposition fut assez vive; on reprochait aux négociateurs de s'être contentés d'un chiffre inférieur de plus d'un et quart millions de florins, d'après la moyenne de la période 1853 à 1862, capitalisée au denier 25; mais la Belgique n'avait accepté que la capitalisation au denier 20, et les propositions des Pays-Bas avaient été écartées comme évidemment trop onéreuses. Quelques membres réclamèrent aussi, à cause de la position favorable qu'acquérait Anvers, l'intervention du gouvernement neérlandais pour la jonction des ports de la Hollande avec les chemins de fer. Néanmoins, malgré cette opposition qui prit surtout un caractère sérieux dans la discussion relative aux prises d'eau de la Meuse, les traités furent adoptés le 29 juin par la seconde et le 4 juillet par la première chambre des États-Généraux.

Le projet de loi était ainsi adopté dans les deux pays.

Les conventions particulières avec chacune des puissances maritimes ayant résolu toutes les questions de principe, quant à l'acte international à intervenir, et la part de chaque nation ayant été fixée, il ne restait plus qu'à rédiger l'acte général pour réunir dans un seul traité les stipulations générales à tous les États et les arrangements particuliers. La réunion des divers agents diplomatiques eut lieu à Bruxelles les 15 juillet 1863.

La Hollande renouvela devant la Conférence, par la remise d'une déclaration officielle, l'engagement de renoncer pour toujours au péage de l'Escaut, et de ne le rétablir sous aucune forme.

Les autres questions moins importantes ayant été réglées rapidement, la rédaction des traités fut arrêtée et la signature remise au lendemain, 16 juillet. Les États non représentés à la Conférence y donnèrent tous leur adhésion, à l'exception du Mecklembourg qui prétendait ne pouvoir faire supporter au pays la part qu'il avait à payer dans le remboursement et disait que les ports de Rostock et de Wismar, que cette mesure concernait seuls, devaient en supporter les frais. Cette difficulté arrêta l'accession de ce pays au traité. Sa part fut soldée par notre gouvernement et le pavillon mecklembourgeois fut soumis à la taxe de 5 francs par tonneau. L'œuvre de l'affranchissement de l'Escaut était ainsi accomplie le 16 juillet ; le roi y donna sa sanction et la loi fut publiée le 21 du même mois, marquant ainsi d'un jour heureux pour la Belgique l'anniversaire du règne de Léopold 1er.

Le paiement du remboursement total du péage de l'Escaut fut effectué comme suit :

Le capital exact (d'après la demande du crédit spécial de fr. 22,393.10 présentée le 21 février 1866) fut de 17,141,640 fl. ou (le franc étant calculé à 47 $^1/_4$ cents) de 36,278,603.16 francs, au lieu de 36,278,506, indiqué précédemment.

Il a été payé au gouvernement des Pays-Bas, le 1er août

1863, un tiers ou.	fr.	12,092,867.72
Le 1er mai 1864, $^1/_3$ de la somme restante ou fr. 24,185,735.44	»	8,061,911.81
Le 1er mai 1865	»	8,061,911.81
Le 1er mai 1866	»	8,061,911.82
Ints s/ 24,185,735.44 à 4 % (1er août 1863-1er mai 1864)	»	725,572.06
A reporter	fr.	37,004,175.22

Report. .	fr.	37,004,175.22
Ints s/ 16,123,823.63, un an 4 °/o	»	644,952.95
» s/ 8,061,911.82, » » »	»	322,476.47
En vertu du procès-verbal dressé à Anvers le 6 novembre 1863, du chef de la remise de la Maison hanséatique faite au gouvernement belge par les États libres de Lubeck, Brême et Hambourg, il a été payé	»	450,666.66
	fr.	38,422,271.30

Le rachat total du péage a donc coûté au trésor 38 millons de francs environ; cette somme fut couverte entièrement par les ressources ordinaires des budgets, ce qui ne fut pas l'un des côtés les moins favorables de cette question.

La Hollande recevait par an (les intérêts étant calculés à 5 °/o) environ 1,800,000 francs, somme supérieure à la moyenne des cinq dernières années qui fut de 1,570,620 fr.; et la Belgique ne payait que le capital suivant :

Sa part dans le rachat	fr.	13,328,000
La part du Hanovre en échange du péage de Stade.	»	948,720
La part du Danemark en échange du péage du Sund.	»	1,996,800
Celle du Mecklembourg (non participant)	»	1,036,320
	fr.	16,409,840
Soit en intérêts à 5 °/o.	fr.	820,490,

somme bien inférieure au montant annuel du péage pendant les dernières années et qui peut en outre s'accroître avec le développement plus grand que prend chaque jour notre commerce maritime.

On peut donc affirmer que financièrement l'opération était favorable pour la Belgique et que déjà à ce point de vue l'affranchissement du péage de l'Escaut était un service rendu à la Belgique, fait qui honore ceux qui l'ont su accomplir. Mais ce n'est pas le seul motif qui doive nous porter à remercier ceux qui se sont voués à la réalisation de cette belle tâche.

« On y trouve réunies, disait un éminent publiciste » français, à un rare degré les conditions d'utilité, de » justice, de libéralisme qui doivent marquer de plus en » plus du sceau du progrès les actes de la politique » internationale. »

La navigation de l'Escaut, soumise à un péage onéreux, devenait libre et ce n'était plus seulement la Hollande qui reconnaissait, par le paiement d'un capital, l'affranchissement du tribut que nous lui devions et rendait l'accès de notre fleuve libre de tous péages, de tous droits, de toutes entraves ; c'étaient les puissances étrangères qui, par leur concours financier à la formation du capital nécessaire, garantissaient pour eux et pour nous la libération perpétuelle de tout droit sur la navigation. Bienfait immense, quand on songe que les traités de 1815, tout en assurant la liberté des fleuves, n'avait pas empêché la Belgique de verser moins de vingt-huit millions, depuis son indépendance, pour le péage de l'Escaut. La Hollande renonçait à jamais, par son engagement solennel vis-à-vis des nations maritimes, à prélever semblable taxe sur le cours du fleuve et voulût-elle, dans l'avenir, charger notre navigation pour favoriser le commerce ou le transit par son territoire, qu'arriverait-il ? La Belgique serait-elle le seul État engagé ? Non ; toutes les nations ont concouru par leur participation au remboursement, pour procurer à leurs pavillons le libre accès du fleuve, et toutes

joindraient leur voix à celle de notre pays pour maintenir un droit acheté à la Hollande. L'Escaut est donc devenu définitivement libre, sans que cette liberté puisse être amoindrie à l'avenir de quelque façon que ce soit.

Et cet affranchissement, favorable à la Belgique, le fut également à la Hollande : elle convertissait en un tribut définitivement assuré un péage qui, dans son principe, n'était pas à l'abri de toute discussion et qui dans son produit n'était nullement à l'abri de toute variation par les vicissitudes même du commerce maritime de la Belgique, par les difficultés des passes ou l'ensablement d'une partie de notre fleuve, toutes causes dont nous pouvons espérer la non réalisation, mais qui ne sont point cependant l'expression d'une crainte chimérique. Les fleuves du nord et du centre de l'Europe n'ont-ils pas éprouvé tous, à l'exception de l'Escaut et de la Tamise, des changements considérables dans le lit de leurs eaux? La Hollande donc s'assurait un revenu certain, elle améliorait ses relations de bon voisinage avec un pays industriel qui lui offre des avantages d'une importance incontestable.

Non seulement la Hollande retirait utilité et bénéfice de la situation qui lui était faite ; non seulement la Belgique voyait assurer l'avenir de cette navigation si longtemps entravée par le blocus effectif des canons de Lillo et de Liefkenshoek, puis grevée d'un lourd péage; mais encore les puissances maritimes par une faible dépense obtenaient la libre pratique de cette voie admirable dont la situation fut appréciée de tous temps et qui, grâce aux autres réformes consenties par le gouvernement et par la ville d'Anvers, allait offrir les avantages les plus considérables.

Nous pouvons donc l'affirmer hautement, cet acte a une importance, une portée immenses; que la Belgique en

1839 eût consenti à ne pas laisser apercevoir même aux pavillons qui remontaient l'Escaut, que leur passage sur nos eaux nous coûtait des sommes considérables, que jeune dans sa nationalité et désireuse de ramener dans le port d'Anvers le mouvement maritime dont on voyait le déclin avec regret, elle eût grevé son trésor par un mouvement de générosité un peu téméraire peut-être; était-ce là un motif impérieux pour conserver, au détriment de sa prospérité et des services de l'État, cette dette perpétuelle dont la somme allait grandissant avec le développement de son bien-être ? Le commerce belge lui-même ne devait-il pas craindre un jour de voir le gouvernement renoncer à ce sacrifice et lui imposer la lourde charge que le trésor supportait pour lui ? Il serait injuste de le soutenir ; mais il fallait savoir profiter des circonstances favorables, et la Belgique l'a fait.

La navigation était ramenée dans notre port et les richesses du commerce du globe étaient venues de nouveau débarquer sur nos quais. Le commerce étranger ne se souvenait presque plus du droit qui avait frappé l'Escaut et dont les inconvénients n'existaient point pour lui. Pour maintenir les relations créées, ne pouvait-on pas appeler les gouvernements à intervenir pour leurs nationaux, les obliger à prendre une part de cette dette que la Conférence des puissances nous avait imposée, que nous avions libéralement acceptée tout entière, mais dont une part pouvait leur incomber un jour à juste titre. Le péage en 1839 eût tenus éloignés les pavillons étrangers [1], le remboursement du péage en 1863 n'était plus qu'un faible obstacle, incapable de faire dévier de la route tracée, mais qui pouvait au contraire assurer pour toujours les relations existantes.

[1] A. Parent. *De l'affranchissement de l'Escaut*, Brux. 1863.

C'est là sans doute ce que comprirent ceux qui dirigèrent les négociations dans ce but, et ce qu'ils firent moyennant un sacrifice unique de dix millions en prenant à notre charge un tiers de la somme totale [1], au lieu de la part proportionnelle qui nous était dévolue dans la répartition générale du mouvement maritime de l'Escaut. Or dix millions ne représentent que cinq années du tribut que nous payions à la Hollande et, à ce prix, nos relations se conservaient, notre avenir se consolidait et nous resserrions avec la puissance qui, hostile d'abord, était redevenue peu à peu une nation amie, des liens d'estime et d'amitié réciproques.

Enfin, au point de vue politique, la Conférence des vingt-cinq puissances était venue donner une consécration nouvelle à notre indépendance, avec la garantie d'une solidarité universelle.

C'étaient là à coup sûr des avantages inappréciables, et comme M. le ministre des affaires étrangères le disait dans la réunion du 15 juillet, la Conférence sanctionnait un acte en harmonie avec les besoins nouveaux des nations et un grand principe qui devait marquer dans la politique générale des peuples. Ce principe de la libre navigation des cours d'eau, introduit dans le droit public de l'Europe par les traités de 1815, appliqué en 1853 au Rio de la Plata, en 1856 au Danube, en 1857 au Sund et en 1861 à l'Elbe, recevait une extension plus grande et plus solennelle. Le traité du 12 mai est venu terminer l'ère des péages maritimes.

L'avenir confirmera de plus en plus que ce progrès

[1] Notre part fut de..................................	fr.	13,328,000
D'après le mouvement maritime, elle eût été de...........	»	3,683,160
	fr.	9,644,840

accompli est un acte mémorable qui marquera parmi les événements d'un règne fécond en résultats utiles au bien-être du pays.

L'ouverture de la nouvelle ère dans laquelle entrait la navigation de l'Escaut fut fixée au 1er août 1863 ; la Chambre de commerce organisa des réjouissances pour célébrer ce jour de fête pour la métropole commerciale.

Toute une flottille de steamers, richement pavoisés, sillonnaient le fleuve. Parmi tous, dominait la statue de la Liberté, foulant aux pieds le traité de Munster. Le navire qui portait cette figure splendide, aux proportions gigantesques, symbole de la grandeur de l'acte que l'on célébrait, devait ouvrir la marche aux navires, désormais libres sur l'Escaut.

Un procès-verbal fut signé à bord de la *Liberté de l'Escaut* par tous les membres de la Chambre de commerce, par les membres de la commission des fêtes et par les présidents et délégués des Chambres de commerce du pays, et consacra dans les archives de notre commerce le souvenir de ces solennités. Ce procès verbal portait :

FÊTES DE L'AFFRANCHISSEMENT DE L'ESCAUT.

Le 1er jour du mois d'août de l'année 1863, la Chambre de commerce et le Commerce d'Anvers ont célébré, par des réjouissances publiques, la mise à exécution du traité du 16 juillet 1863, décrétant le rachat du péage de l'Escaut, abolissant le droit de tonnage et consacrant la réduction du pilotage et des taxes locales de navigation du port d'Anvers.

En foi de quoi le présent procès-verbal a été signé à bord de l'un des bateaux à vapeur décorés pour la fête par les membres de la commission organisatrice ainsi que par

les présidents et membres délégués des Chambres de commerce de Belgique.

H. FOULON, président.

O. GÜNTHER, vice-président.

A. MAQUINAY ; ALB. HERRY ; L. FALCON ; J. JOOSTENS ; LODEWYCKX ; L. VAN DEN ABEELE ; GLENISSON ; J. WESTRICK ; EDM. BRUYNSERAEDE ; CHs GILLIOTS ; V. LYNEN ; A. DE ROUBAIX ; V. JOSSON ; H. KREGLINGER ; JOS. BENNERT ; C. BUNGE, membres ; L. VERCKEN ; secrétaire ;

Bon NOTTEBOHM ; CATEAUX-WATTEL ; J. FUCHS ; F. HUGER ; P. J. HAVENITH ; L. MARGUERIE.

F. J. GOUVY, prés. (Verviers).

C. VERMEIRE, prés. (Termonde).

F. KEGELJAN, prés. (Namur).

A. DE COCK, vice-prés. (Gand).

CUMONT-DE CLERCK, prés. (Alost).

Q. PASTOR, prés. (Liége).

A. VAN LANDEGHEM, prés. (St-Nicolas).

G. J. NELIS, prés. (Nivelles).

P. HOLLENFELTZ, prés. (Arlon).

P. BEKE, prés. (Ypres).

P. BODART, vice-prés. (Louvain).

J. VERREYT, membre (Bruxelles).

J. BRASSEUR, prés. (Ostende).

A. QUENON, membre (Mons).

BUYSE-VAN EYSSELSTEIN, (Courtrai).

T. LIEFMANS-DE LA GACHE, prés. (Audenarde).

LE MAIRE-DUPRET, vice-prés. (Tournai).

Le *Marnix de Ste-Aldegonde*, construit cette année même et chargé d'une pleine cargaison de produits belges par MM. Victor Lynen & Co, inaugurait la liberté de l'Escaut.

Un banquet réunit le soir les invités de la fête et les représentants du Commerce d'Anvers ; des discours chaleu-

reux célébrèrent l'acte important qui venait donner à la ville tant d'espérances pour l'avenir et témoignèrent au roi toute la gratitude du Commerce de la métropole. Dès le matin même de ce jour, le Commerce anversois n'avait pas donné cours à son allégresse sans se reporter vers celui qui, présidant aux destinées de la Belgique depuis des années longues et prospères, lui avait donné ce nouveau bienfait; à bord même de *La Liberté de l'Escaut*, il fut décidé qu'une adresse serait envoyée au roi, lui exprimant avec un orgueil national la gratitude pour le présent, la foi dans l'avenir.

CHAPITRE VI.

Le commerce d'Anvers, depuis son origine jusqu'à nos jours, en rapport avec l'histoire du péage de l'Escaut.

L'Escaut fut chargé dès les temps les plus reculés des divers péages dont nous avons parlé , perçus sous des noms et dans des bureaux divers, et portant spécialement sur le commerce des étrangers avec nos provinces. Ces tonlieux comprenaient surtout, sur l'Escaut occidental, le péage et le droit de conduite sur le Hont, perçu sous le nom de tonlieu de Zélande et réuni au XVIe siècle au grand tonlieu par eau de Brabant, et sur l'Escaut oriental le péage de Bergen-op-Zoom.

Anvers était, il est vrai, exempt de ces divers tonlieux ; mais cette ville ne posséda jamais une marine importante, et c'était principalement comme marché intermédiaire, fourni de produits par les divers peuples, qu'Anvers eut un commerce très-prospère. Le plus grand nombre d'arrivages se faisaient par navires étrangers, et il n'est nullement étonnant que de bonne heure des traités se conclurent avec les diverses puissances commerciales. Il en existait avec les Espagnols, les Anglais, les Français, les Hanséates ; nous en trouvons un avec ces derniers en 1409, 30 avril [1], conclu avec Antoine, duc de Brabant et de Limbourg. Il

[1] *Gerecouvreerde stukken*, V, 125.

accordait le droit aux négociants de l'Allemagne appartenant à la Hanse Teutonique de venir paisiblement dans la ville et seigneurie d'Anvers, avec leur famille, leurs serviteurs leurs biens et marchandises, d'y acheter et d'y vendre. Il n'y avait d'exception que pour l'or, l'argent et le billon qu'ils devaient d'abord apporter à la monnaie du prince pour les présenter à l'intendant du monnayage. S'ils ne se mettaient pas d'accord, la vente ne pouvait avoir lieu que hors du pays. C'était un ancien droit que le seigneur se réservait.

Ce traité établissait des droits spéciaux à percevoir sur les marchandises que leurs navires apportaient à Anvers.

Pendant la grande prospérité commerciale d'Anvers, les divers péages perçus sur l'Escaut, à une époque où toutes les voies maritimes et les routes étaient soumises à des taxes semblables, n'exercèrent pas une influence très-considérable sur la navigation et le mouvement commercial de notre port. S'il est vrai que les navires vinrent aussi nombreux à Anvers et y débarquèrent des valeurs considérables de marchandises, comme le rapportent certains historiens de cette époque, on pourrait conclure avec quelque raison que ces droits n'exercèrent point de conséquences fâcheuses et supposer que le commerce était traité plus favorablement dans notre port que dans les places rivales. On sait d'ailleurs, par les traités qui furent conclus de bonne heure avec les divers États commerçants du nord de l'Europe, qu'Anvers fit des concessions très-larges et affranchit presque de droits les marchandises de ceux avec qui elle fit des conventions, pour attirer les négociants dans son port, et l'on sait aussi que lorsque les Hanséates, fatigués et ennuyés des tracasseries du comptoir de Bruges, voulurent le transporter à Anvers [1], beaucoup d'entre eux

[1] V. ALTMEYER. *Hist. de la Hanse.*

cachèrent sous des prétextes frivoles leur opposition d'établir leur comptoir à Anvers. La véritable cause était la crainte qu'ils avaient de ne pas voir leurs idées de monopole assez bien accueillies dans cette ville, par le sage esprit de liberté qui caractérisait déjà le négoce anversois.

Il n'est donc pas étonnant que, secondé dans cette vue par ses princes, Anvers ait obtenu d'affranchir autant que possible les navires et les marchandises exotiques des droits qu'ils devaient acquitter. Le 5 février 1407, Antoine de Brabant autorisa le receveur des domaines du quartier d'Anvers à transiger avec les marchands étrangers pour le droit de tonlieu, de crainte qu'ils ne s'éloignassent de cette ville et ne transportassent leur commerce ailleurs ; et ce même prince renouvela cette autorisation par un mandement placé en tête du compte rendu par le fermier Quentin Clarenzone [1] ; c'est grâce à ces mesures libérales qu'Anvers éleva son commerce, après la décadence de Bruges, à cette hauteur prodigieuse dont le souvenir forme les plus belles pages de notre histoire commerciale.

Anvers hérita surtout du commerce de cette ville et de celui de Bergen-op-Zoom ; dès 1485, l'antique entrepôt des Hanséates commence à décliner et vient s'asseoir aux bords de l'Escaut. Dès avant 1503, les Portugais s'étaient établis à Anvers ; en cette année ils y entraînèrent les Allemands, en 1516 y arrivèrent les Italiens, et les autres peuples les y suivirent à l'exception des Espagnols. Les Anglais avaient transféré l'étape de leurs marchandises de Bruges à Embden ; en 1560, elle le fut à Anvers. Dans les premières années du XVe siècle, les Portugais y débarquaient des marchandises des Indes et cinq années plus tard, en 1508, deux vaisseaux y apportaient des îles Canaries,

[1] *Inventaire général des archives de la Chambre des comptes*, n° 22,359.

une cargaison de sucre, de soie, d'épiceries, de gommes, de drogueries et de bois de teinture. Dès cette époque, Anvers prit un développement prodigieux et devint le marché le plus considérable de l'univers; c'était une moderne Carthage.

Il serait trop long de détailler tout ce qu'Anvers recevait des pays avec lesquels elle faisait le commerce, et tout ce qu'elle leur donnait en retour ; ce tableau de la splendeur de notre métropole nous a été laissé par un noble étranger, le Florentin Guicciardin, dont les écrits nous ont conservé ces pages glorieuses. Anvers peut s'en enorgueillir à juste titre ; mais elles nous inspirent des regrets amers en songeant à ce que fut Anvers en 1560 et à ce qu'il devint un siècle plus tard lorsque Philippe II et l'intolérance religieuse eurent passé par là !

Nous ne rappellerons pas les fastes connus de la splendeur commerciale d'Anvers ; s'élevant à plus de trois et demi milliards de notre monnaie, ce commerce s'étendait à tout le monde connu : en Europe, aux pays limitrophes comme aux pays éloignés, à l'Allemagne, à l'Angleterre, à la France, au Danemark, à l'Italie et à toutes les villes les plus importantes, et par le Portugal et l'Espagne jusqu'aux Indes et à l'Amérique.

Rappellerons-nous que le commerce avec l'Angleterre seule s'élevait à 12 millions d'écus d'or ? Quelle animation devait exister dans ce port, où jusque 2500 navires encombraient parfois le fleuve, où deux bassins nouveaux avaient été construits en 1549, où plus de 500 bateaux se mouvaient chaque jour sur le large fleuve, devant la ville ! Quelle animation sur ses quais où cent corporations d'ouvriers trouvaient un travail assuré, sur ses places que négociants et habitants encombraient sans cesse. Quelle ruche d'abeilles qu'Anvers en 1560 ! Parcourez avec ses historiens émerveillés sa Bourse dont les règlements remontaient

déjà à 1478, où se rencontraient des Anglais, des Espagnols, des Hollandais, des Portugais, des Osterlings, des Génois, des Florentins, des Français, des Pisans, etc., chefs de maisons importantes dont on comptait plus de trois cents! C'était là que les Fugger, les Hochstetter, les Tucker, les Welser, les Salviati, les Galeotti, les Spinola, les Buonvisi, les Dozzi et mille autres traitaient ces affaires colossales qui faisaient d'Anvers la ville la plus commerçante de l'Europe. C'était à Anvers que se contractaient les emprunts des divers pays; c'étaient les capitaux fournis par ses banquiers à Charles-Quint, et s'élevant à des sommes considérables, qui faisaient dire à François I[er] qu'un motif l'arrêtait surtout d'attaquer son adversaire, c'était la ville d'Anvers dont Charles avait reçu en un jour plus de trois cents tonnes d'or!

Anvers pendant cette période s'agrandit et s'embellit. Bien des monuments qui dataient de cette époque ont disparu: la Bourse (1531), les temples si riches, si grandioses dont la fureur des iconoclastes renversa et détruisit les trésors d'art les plus précieux; la Halle aux viandes (1503), le Poids public (1547), les travaux admirables et importants de Van Schoonbeke exécutés avec tant de hardiesse et en un si court espace de temps que l'esprit en reste stupéfait, la maison Hanséatique (1564), l'Hôtel de ville (1561) et d'autres qui racontent dans leurs pierres encore debout la grandeur du temps qui les a vu construire. Il fallait en effet une richesse bien grande pour que tout cela se fît à la fois : et les monuments superbes du culte et les monuments civils et l'agrandissement de la cité. Ce fut en effet en 1535 que, sous la direction de Van Schoonbeke, s'élevèrent ces murailles et ces remparts, démolis aujourd'hui, qui en reculant leur circuit avaient étendu de beaucoup l'enceinte de la ville.

C'est que sa population avait grandi également. Anvers renfermait vers 1560 plus de 150,000 habitants ; Scribanius, en 1568, d'après un recensement, en compte 89,996 auxquels se joignaient 14,995 étrangers ayant pris domicile et plus de 40,000 matelots, voyageurs et habitants des faubourgs, et cependant, d'après Van Meteren, l'année précédente avait vû déjà grand nombre de familles protestantes chercher dans l'exil un refuge contre les actes d'intolérance et les excès de tout genre.

Cette population fut même, assure Scribanius, de 200 mille en 1549, 1556, 1559 et 1561, et le temps où il vécut, si rapproché de celui qu'il décrit, nous semblerait une preuve de garantie, s'il ne nous était pas dificile de comprendre qu'Anvers à cette époque avec ses 13500 maisons et ses 218 rues pût renfermer un tel nombre d'habitants, si ce n'est à des moments exceptionnels tels que les foires.

L'importance relative des villes principales du Brabant, quant aux habitations, nous dira ce que fut et ce que devint Anvers. En 1435 :

Bruxelles	comptait	7046	maisons;	en	1472,	6731;	en	1526, 5937
Louvain	»	3851	»	»	»	3306;	»	» 3250
Bois-le-Duc	»	3183	»	»	»	2351;	»	» 4085
Anvers	»	3906	»	»	»	4510;	»	» 8791

Soit en 1435, Bruxelles 3140 de plus qu'Anvers, qui ne comptait que 155 de plus que Louvain et 723 de plus que Bois-le-Duc ; en 1472 Bruxelles ne compte plus que 2221 de plus et Louvain et Bois-le-Duc, respectivement 1204 et 2159 de moins ; en 1526, Anvers dépasse les autres villes à tel point qu'elle a 2854 habitations de plus que Bruxelles, 5541 de plus que Louvain et 4706 de plus que Bois-le-Duc, et qu'à elle seule elle renferme les deux tiers des habitants des autres villes. Enfin en 1560, trente ans après les travaux

de Van Schoonbeke, le nombre de ses habitations s'élève à 13,500 plus que Bruxelles, Louvain et Bois-le-Duc réunis !

Nous avons dit plus haut que Charles-Quint trouva à Anvers les moyens nécessaires pour combattre son adversaire, François 1er. Il ne sera pas sans intérêt de mentionner que sur les subsides payés pendant ces années par les quatre villes principales du Brabant, parmi lesquelles Anvers occupait en 1421 le troisième rang, Anvers paya en moyenne 71 °/₀ et spécialement

en 1558, 40,789 florins sur 59,479 soit 70 °/₀
et en 1564, 29,406 » » 31,862 » 91 °/₀. [1]

Ces chiffres disent assez ce qu'était devenue la cité d'Anvers comparativement aux villes les plus importantes du Brabant.

En 1312, les villes et bourgs du Brabant tenaient le rang suivant : Louvain, Bruxelles, Anvers, Bois-le-Duc, Tirlemont, Leeuw, Nivelles, Jodoigne, etc. [2], et en 1525 Anvers éclipsait, et de loin, toutes les autres.

L'industrie florissait en même temps que le commerce; les verreries s'établirent en 1541, les manufactures de tapis en 1544 ; on y fabriquait les toiles de Bretagne, les étoffes de lin à l'italienne, les armes à la manière allemande ; ses verres peints étaient très-estimés.

[1] En 1421, Anvers fournit sur 75,375 écus, 9,723 ou 13 °/₀ ; en 1537 ce chiffre s'élève à 15,760 sur 38,013 ou 31 °/₀ ; en 1540, 41 °/₀ ; en 1553 même proportion; en 1558, alors que Bruxelles ne fournit plus que 21 °/₀ contre 40 °/₀ en 1421, Anvers donne près de 70 °/₀. Après les événements de 1566, la part d'Anvers retombe au même chiffre, après avoir atteint 91 °/₀. — Il faut remarquer que ces sommes sont entièrement distinctes de celles que fournissait le commerce par les divers droits et dont le chiffre s'élève en 1584 à plus de 1,726,000 florins.

[2] V. de Reiffenberg, *Du commerce au XVe et XVIe siècles. Mém. couron. de l'Académie de Bruxelles*, 1820.

L'industrie, d'après Guicciardin, s'étendait encore au travail des cuirs, des couleurs; à la fabrication des futaines, dorures, passementeries d'or et d'argent, de soie, fil et laine, de draps et velours, de satin, de damas, de taffetas, etc. On tissait même à Anvers de la soie indigène, mais en petite quantité, et l'on y excellait à travailler les métaux, la bijouterie, la cire, le sucre et le vermicelle. Scribanius, pour nous donner une idée du luxe qui se déployait parmi ces princes du commerce établis sur notre place, dit qu'Anvers comptait plus de 500 voitures de luxe, chiffre qui paraît exagéré, mais cet écrivain, si rapproché de l'époque à laquelle il attribue une telle splendeur, ne reçoit cependant nulle part de démenti à ses paroles. On fabriquait également à Anvers le papier; la culture des fleurs y avait pris aussi une telle extension que G. Becanus, dans la dédicace de ses *Origines* au Magistrat et au peuple d'Anvers, insiste sur ce point et lui en fait un titre de gloire.

Au milieu de la prospérité d'Anvers la population, comme nous l'avons dit plus haut, fut très-importante; en 1585 même, lors de la prise de la ville par le duc de Parme, il y avait environ 95,000 habitants. Que reste-t-il de cette population peu d'années après? En 1612 elle est tombée à 54,000 et au milieu du XVIIIe siècle elle descend à 45,000, chiffre qu'elle conserve jusqu'au moment où la République française fait rouvrir l'Escaut, et sur ces 45,000 habitants pas moins de 15,000 étaient inscrits sur les registres du Bureau de bienfaisance! Voilà ce que la disparition du commerce avait fait d'Anvers.

Pour cette ville, la roche Tarpéienne fut bien près du Capitole, l'échafaudage rapidement élevé de sa grandeur commerciale tomba devant l'intolérance religieuse et

les troubles funestes qui signalèrent la seconde moitié du XVI[e] siècle, à dater de cette année que l'histoire populaire a baptisée du nom de *Wonderjaar*, l'année des merveilles.

Depuis le duc d'Albe, la Bourse était déserte, et une suite d'événements déplorables fondirent sur Anvers. Déjà en 1529 avait apparu cette terrible maladie appelée *sudor anglicus;* de 1571 à 1579 régna la peste qui fit des ravages effroyables ; en 1576 la ville fut saccagée par la soldatesque espagnole et son Hôtel de ville et les riches archives qu'il contenait livrés aux flammes ; en 1583 la camisade du duc d'Alençon, en 1585 la famine et un long siége vinrent renverser la splendeur d'Anvers. Tous ces malheurs l'accablèrent successivement. Et Anvers dont les poëtes chantaient la gloire comme celle d'une reine majestueuse, cette cité dont les historiens racontaient les merveilleuses annales et qu'ils appelaient le plus grand marché de toute la terre, la Corinthe de la Belgique, la maîtresse de l'Escaut, le rendez-vous des marchands de toutes les nations, l'œil des autres villes, *urbium ocellus*, (Juste Lipse), cette ville dont Scribanius, dans son langage un peu exagéré peut-être, s'écriait : *Antverpia visa semel, patriæ plerisque oblivionem persuadet*, faisant allusion aux nombreuses maisons étrangères que le commerce avait fixées sur cette place, Anvers, l'antique métropole du commerce, n'était plus qu'une ville déserte, abandonnée, de faible importance. Lorsque, parlant de sa splendeur, l'un de ses panégyristes disait que « on y voyait » réunies les riches productions des Indes et de l'Arabie, » des bords du Tage, du Nil, du Tibre, du Rhin, de » l'Èbre et de la Seine, que de tout l'univers les navires » venaient y débarquer quantité innombrable de marchan- » dises, » le voyageur égaré dans ses murs au XVIII[e] siècle,

en parcourant ces rues autrefois si animées pouvait dire avec un témoin oculaire[1] : « ce marché si riche et le plus » célèbre toute l'Europe, dont les places suffisaient à » peine pour contenir les produits de son commerce et » la foule des habitants et des négociants, n'offre plus » aujourd'hui aux regards que ça et là quelques marchands, » tant le silence, le deuil et la mort ont remplacé le » mouvement et l'activité d'autrefois ! »

La ruine du commerce d'Anvers avait enlevé les capitaux, fait fuir de la ruche industrieuse les maisons puissantes qui n'y trouvaient plus ni emploi de leur argent, ni aliment à leurs opérations commerciales; elle avait réduit Anvers à l'état de désert. 1648, complétant 1585, fut la date la plus fatale pour Anvers ; ainsi que le dit Michelet : « l'Espagne avait signé la fermeture de l'Escaut et la ruine » d'Anvers. Il était défendu aux Belges de vendre les produits » de leur sol, la Hollande était un vampire couché sur la » Belgique suçant sa vie, s'engraissant de sa maigreur; » et un historien neérlandais put dire avec raison : « l'on vit refleurir dans la Neérlande ces industries et ce commerce qui pendant des siècles avaient fait l'orgeuil des Flandres et du Brabant[2]. » Tout passa à nos voisins : capitaux, industrie, commerce, prospérité et liberté ! La splendeur des rivaux d'Anvers devait navrer le cœur des habitants de cette cité courageuse dont on avait sacrifié la fortune, les intérêts, l'avenir ! A mesure que les villes de notre pays dépérissaient sous l'administration espagnole, leurs habitants se réfugiaient à l'étranger. En Hollande, la ville d'Amsterdam, pour encourager les progrès des manufactures, accorda à

[1] Tam opulentum et nobile totius Europæ emporium, cujus plateæ vix mercium et incolarum et mercatorum stipata quasi agmina capere solebant, nunc rarum mercatorem ostendit, silentio, luctu et horrore cuncta passim possidentibus.

[2] Groen van Prinstere, *Nederduitsche Geschiedenis.*

ceux qui venaient s'y établir 50 florins par métier qu'ils élevaient, 200 florins par artisan, à rembourser en quatre ans, et 30 sols par ouvrier avec le droit de bourgeoisie et de corps de maîtrise. Les Wallons s'y portèrent en si grand nombre que, dès le commencement de la révolution, des églises réformées wallonnes y furent érigées sur plusieurs points et formèrent même un corps séparé sous le nom d'églises de la langue wallonne des Pays-Bas.

De nombreuses fabriques prospérèrent dans ces provinces, grâce à l'immigration belge; on exploita le plomb, la céruse, le sel de saturne, le minium et la litharge; on s'adonna au blanchîment des toiles et aux teintures; le raffinage du sucre, du camphre, du borax s'y développa considérablement; l'art de l'imprimerie y fit des progrès rapides et celui de la taille des diamants fut porté à une grande perfection. « On ne connaît aucune branche de l'industrie européenne, dit un historien du XVIIIe siècle [1], que l'esprit de persécution n'ait fait passer en Hollande ou que la liberté n'y ait attirée dans ces temps où la Hollande était regardée comme un asile assuré contre la tyrannie et l'oppression. C'est ainsi qu'il y avait, d'après le tarif des droits d'entrée et de sortie de 1625, des fabriques de velours, camelots, serges, basins, rubans, galons, fils, cuirs, papiers et autres produits dont une grande partie s'exportait. En même temps la marine, devenue la première de l'Europe, et l'extension si grande du commerce élevèrent à un haut degré l'art de la construction des navires. En Angleterre les mêmes éléments de richesse furent développés avec intelligence et habileté. Ces deux pays progressaient, recueillaient les fruits de l'ineptie de la politique

[1] *La richesse de la Hollande*, Londres 1778, pages 51-53.

espagnole, de l'intolérance de Philippe II. C'étaient des Belges émigrés qui faisaient fleurir ces mortels ennemis de l'Espagne et celle-ci, dès le siècle suivant, dut être dévorée d'une jalousie et d'une haine implacables, en contemplant l'horison splendide qu'elle avait préparé à ses rivaux, tandis qu'elle-même déclinait, se morcelait, s'annihilait complétement.

Les noms de tous ces Belges exilés formeraient une liste bien longue, s'il nous était donné de relever la gloire de tous ceux qui firent resplendir leur nouvelle patrie d'une brillante auréole.

Anvers et la Belgique s'étaient répandues au dehors. La gloire artistique même ne faillit-elle pas rester à jamais inconnue pour cette ville dont les troubles avaient chassé les familles les plus riches et, parmi elles, celle du chef illustre de l'école flamande? Si les arts revinrent et versèrent quelque baume sur les plaies de la patrie, nous n'en ferons point un titre de reconnaissance à des princes faibles qui ne firent dans nos provinces que poursuivre, quoique avec moins de rigueur, la politique espagnole, et dont le règne coïncida avec l'éclat de notre école de peinture.

Après l'époque de grandeur commerciale, toutes les branches de l'industrie passèrent à l'étranger. Anvers ne garda que les soieries et le travail des dentelles, et même ce ne furent plus des industries comparables à l'activité des beaux jours d'Anvers.

Vers la fin du XVIIIe siècle un écrivain, donnant une relation de son voyage en Belgique, nous fait de l'industrie un tableau plus satisfaisant. Le règne de Marie-Thérèse et le gouvernement de Charles de Lorraine avaient cicatrisé quelques plaies, mais ne nous avaient pas rendu la source vivifiante de notre commerce.

L'Anglais Shaw [1] signale encore la fabrication des toiles toujours prospère et occupant un grand nombre de bras à Gand et dans les Flandres ; celle des dentelles occupant plus de cent mille personnes à Malines et dans le Brabant ; celle des tapis de haute-lice à Bruxelles, dont les dessins magnifiques étaient fournis par les peintres les plus renommés ; celle des draps dans le Limbourg. Il cite encore les exploitations houillères, des manufactures de soie, de coton, des fabriques de cuir doré, de porcelaine, de verre, etc., mais du commerce d'Anvers ! . . . . *de mortuis nil nisi benè*, et il n'en médit pas en le passant complétement sous silence, tant était devenu insignifiant ce commerce autrefois si prospère.

Amsterdam avait hérité de tout cela ; elle commerçait avec le Danemark, la Suède, la Norwège et spécialement Bergen, la Livonie, les Moscovites et Archangel [2]. Les persécutions religieuses des provinces du sud, en 1567, y avaient amené plus de 100,000 familles ; en 1569, le prince d'Orange délivra des commissions à ceux des exilés qui voulaient s'armer en course ; les négociants fugitifs fournirent les fonds nécessaires, et ces aventuriers, surnommés les *Gueux de mer*, créèrent cette grande marine que les Hollandais élevèrent à un haut degré de puissance. Leur commerce s'étendait même à l'Espagne par l'intermédiaire des Bordelais, avec qui les Hollandais avaient fait un accord et qui se chargeaient de la vente en Espagne et en Portugal. Tout enfin favorisa la Hollande, et la nouvelle route des Indes en 1594 lui fit ravir le commerce aux Portugais, comme sa persévérance dans la lutte la fit triom-

[1] *Sketches of the History of the Austrian Netherland by* JAMES SHAW, 1786, London.
[2] WAGENAAR, *Desc. d'Amsterdam*, t. I, p. 189.

pher de l'Angleterre et la rendit la première nation maritime du monde.

Pendant l'époque de la prospérité d'Anvers, le développement du commerce et le travail que fournissaient le déchargement des navires avaient donné naissance à des corporations ouvrières nombreuses. Leur existence remonte à une époque très-ancienne et s'est perpétuée jusqu'à nos jours dans les diverses corporations ouvrières ou nations (natien), occupant plusieurs milliers d'ouvriers.

Leur organisation était ce qu'elle est restée depuis ; plusieurs chefs de corporation étaient réunis en une même gilde sous l'autorité d'un doyen élu par ses pairs et parmi eux ; ils occupaient un certain nombre d'ouvriers fixes ou bien prenaient ceux-ci d'après les nécessités du travail aux divers points où ils se tenaient assemblés aux heures de travail.

Il serait sans intérêt, croyons-nous, de citer toutes les nations existantes à cette époque ; comme de nos jours, il y avait les *buyldragers* (porteurs à dos), les *kool- en torf-dragers* (pour houille et tourbe), les *corenmeters* (mesureurs jurés), les *kraenkinders* (desservant la grande grue au werf); d'autres étaient désignés d'après les lieux où ils travaillaient : les *arbeyders van de berderen werf aen 't rood craentje by Cronenburg poorte* (ouvriers au quai en bois, à la petite grue rouge, près de la porte de Cronenburg), les *arbeyders van de houtcaye* (du quai au bois, transportant les bois d'ébénisterie et les bois à brûler), *arbeyders op de Brabantsche corenmerkt* (au marché au blé de Brabant), *op de zeeuwsche corenmerkt* (au marché au blé de Zélande), etc. Il y avait encore les *arbeyders van 't hoog en leeg Bierhooft*, *groenroknatie*, *vliegendenatie*, *van de vrydagsche merkt*, *van 't maeyers gat*, *van den platten stegel*, *van den biere als cruyders*, *trekkers*, *tonné-*

gaders en dergelycke (pour travail des bières, qui se tenaient près de la maison des bouchers), *calck- en steen-natie*, *pakkers van goederen* (emballeurs), *arbeyders op caeyen en vlieten*, *cordewagen brugge*, *van byltjens brugge*, etc. Une classe très-importante encore de ces ouvriers étaient les *arbeyders van de cordewagen*, ceux qui pour leur travail se servaient de brouettes.

Ces diverses nations, dont il est fait mention dans certains actes et notamment dans les *Ambachtboeken*, durent occuper à l'époque de la prospérité commerciale de la ville une foule d'ouvriers; le nombre n'en est indiqué nulle part, mais leur travail, d'après leurs noms mêmes, s'étendait depuis la porte de Cronenburg, extrémité nord de la ville, jusqu'au côté opposé, le long de l'Escaut; or celui-ci étant parfois tellement encombré que les navires (d'après le témoignage non démenti de Scribanius) attendaient plusieurs jours à l'ancre pour le déchargement, il dut y avoir un nombre très-considérable de bras occupés au déchargement des marchandises.

Dans la seconde moitié du XVIe siècle et au commencement du XVIIe, époque à laquelle se rapportent la plupart des documents renfermés dans les livres des *ambachten*, les diverses nations se font une guerre acharnée au sujet de leurs priviléges réciproques, preuve évidente que le trafic n'était plus assez considérable pour les soutenir toutes et qu'elles cherchaient par des monopoles à se réserver chacune une petite part du mouvement de chargement et de déchargement. Il est vrai que les chefs des corporations payaient un droit de 20 florins à la ville en entrant dans les nations et que par suite ils voulaient empêcher des étrangers ou des personnes ne payant pas le même droit de travailler en concurrence avec eux.

En 1593, ceux du *Houtcaeye* réclament auprès du Magistrat

d'Anvers parce que beaucoup d'ouvriers non autorisés venaient leur disputer le travail ; ceux du *hoog en leeg bierhooft* revendiquent en 1617 le monopole du miel et des peaux venant des Flandres ; ceux du marché au blé de Zélande, au nombre de 20, réclament en 1645 le chargement et le déchargement des fruits, sacs et paniers ; ceux du *mayers gat*, au nombre de 60, avaient le privilége pour les mêmes articles, ainsi que pour le lin, depuis Cronenburg jusqu'au Werf.

Nous citerons, pour montrer combien les corporations par leurs prétentions au monopole et leurs priviléges avaient rendu leurs services onéreux, difficiles et dispendieux, en éparpillant leurs travaux sur tous les points à la fois, l'extrait suivant des droits de la nation dite des *arbeyders van spek, boter, case, zeepe, olie, vreemde bieren en waren.*

« Mogen lossen : noten in sacken op de Caye van Cronen-
» burg, Houtecaye, Mayersgat en op het Bierhooft ;

» Goederen, bagagien uit 't land van Goes, Doel, Hulst,
» Zirickzee, Rotterdam, Gorcum, Berg-op-Zoom ;

» Spaensche waren, uitgenomen peper, suiker, vygen
» en rosynen ;

» Ende goederen ende bagagien comende mette schepen
» uit Amsterdam, Scotlandt, Walcheren ;

» De goederen comende langs den Rhyn ; vee uit Vlaen-
» deren, hier te scepen comende ;

» Lossen en werken van lynwaed, gaeren, hout en
» smout, lysebroot en lysemeel ;

» Bagagien alhier te scepen gebrocht uit platten lande
» van Waes ende cleyn Brabant, uitgenomen de wagenaers
» goederen van overzee mette selve schepen gebrocht die
» welke by de arbeyders van het hoochbierhooft worden
» gewerckt ;

» Honing uit Vlaenderen en Cleyn Brabant, inlandsche » wollen;

» Visch, met de knapen van het vischverkoopers » ambacht;

» Bier en eetwaren naer cleyn Brabant. »

Quelles difficultés devaient susciter sans cesse, entre les diverses nations, ces travaux répartis d'après l'origine ou la destination des produits; et il n'est nullement étonnant de voir des plaintes sans nombre adressées au Magistrat de la ville contre l'usurpation de travaux appartenant à une corporation. Nous ne pouvons peut-être pas en faire un grief trop grand en considérant que, à cette époque, l'organisation des métiers donnait lieu aux mêmes abus. Les *Ambachtsboeken* sont presque uniquement remplis de plaintes semblables.

Les doyens et leurs adjoints (dekens, supposten en medekens) semblent n'avoir pas toujours agi entre eux de la façon la plus courtoise, à en juger par une ordonnance de 1633 qui porte que les arbeyders pour injures à la Chambre du conseil et pour jurements seraient punis, au profit de l'église de St-André et de l'autel de la corporation, d'une amende de 3 florins ou bien seraient suspendus de la nation pour aussi longtemps que les doyens le décideraient.

Plusieurs de ces nations, qui au moment de la prospérité commerciale d'Anvers avaient compté 40, 50 et même 60 chefs, étaient descendues à la fin du siècle dernier à 10, 6, 5 et même moins; quelques-unes ont disparu par la faible importance des articles dont elles s'occupaient; telle est celle qui, il y a peu d'années encore, se chargeait du transport et du travail du fusain.

Sous l'administration autrichienne le travail des corporations était parfois affermé au plus offrant; 1793 vint

leur donner la liberté; mais la ville éleva encore parfois la prétention de ne permettre certains travaux, par exemple le mesurage des charbons, qu'à ceux qui avaient prêté serment et payaient redevance à la ville. Aujourd'hui, et depuis nombre d'années, il n'y a plus aucune restriction aux travaux divers des corporations ouvrières.

Il en existe actuellement une quarantaine environ, occupant plus de 4000 ouvriers en temps ordinaire et l'on peut évaluer à 7 ou 8000 le chiffre total des travailleurs qu'occupent les marchandises pour déchargement, chargement, transport, etc.

Commerce depuis 1830. Nous avons dit, en parlant de la domination française et hollandaise dans notre pays, quel fut le déclin, le réveil momentané, puis le déclin encore de notre commerce et de notre navigation jusqu'à ce que après 1822 quelques mesures favorables vinrent ranimer l'industrie et le commerce. Nos relations avec les colonies de la Hollande furent très-considérables, et l'on sait que le roi lui-même encouragea de sa propre fortune les grandes entreprises industrielles et que son gouvernement s'intéressa dans l'exploitation de plusieurs d'entre elles, témoin la part considérable d'intérêt qu'il avait prise dans les opérations colossales de l'illustre John Cockerill.

Si, après 1830, les relations brusquement interrompues firent languir notre commerce et notre industrie, et si la Belgique mit quelque temps à se reconnaître, elle développa bientôt avec bonheur les éléments nombreux qu'elle possédait sous la main et, forte de sa liberté, se retrempa d'une énergie nouvelle pour la lutte industrielle et commerciale; elle réalisa rapidement une prospérité merveilleuse.

Le commerce général, c'est-à-dire d'après les documents officiels, à l'importation, les marchandises qui entrent en Belgique, quelle que soit leur destination ultérieure, et à l'exportation, celles qui passent à l'étranger, sans égard à leur origine belge ou étrangère, le commerce général qui était en 1831 de 202,500,000 francs, s'est élevé au décuple pendant la période quinquennale de 1861-65 (2,162,080,000 en moyenne[1]), et en 1865 à 2,569,200,000 de francs, soit un accroissement de 53 °/₀ à l'importation, 45 °/₀ à l'exportation et 49 °/₀ sur l'ensemble, (période décennale 1851-60).

La commerce spécial — qui comprend, à l'importation, les marchandises déclarées pour la consommation intérieure, lors de l'entrée dans le pays ou de la sortie de l'entrepôt, et à l'exportation les produits du pays ainsi que les marchandises étrangères assimilées par le paiement des droits d'entrée, ou qui affranchies de droits ont été déclarées primitivement pour la consommation, — s'est élevé en moyenne de 1861-65 à 1,174,809,000 de francs, soit pour cette période 68 ½ °/₀ en plus à l'importation, 53 °/₀ à l'exportation et 61 °/₀ sur l'ensemble de l'entrée et de la sortie sur la période 1851-60 [2].

Si nous examinons le tableau de notre commerce pendant les années 1861 à 1865, nous constatons qu'il s'est

[1]	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	IMP. ET EXP. RÉUNIES.
1841-50	333,996,000	283,781,000	617,747,000
1851-60	737,394,000	709,019,000	1,446,412,000
1860-65	1,132,920,000	1,029,160,000	2,162,080,000

[2]	IMPORTATIONS	EXPORTATIONS	TOTAL
de 1841-50	214,775,000	167,204,000	381,979,000
» 1851-60	378,934,000	350,657,000	729,591,000
» 1861-65	639,016,000	535,793,000	1,174,809,000

élevé aux sommmes suivantes, exprimées en millions de francs :

IMPORTATIONS :	1861.	1862.	1863.	1864.	1865.
Comm. général.	964.4	1.023.8	1.057.3	1.254.2	1.364.9
Comm. spécial..	556.4	587.4	609.6	683.8	756.4
EXPORTATIONS :					
Comm. général.	845.4	936.9	987.1	1.172.1	1.204.3
Comm. spécial..	453.4	501.9	533.5	595.8	601.7
IMP. ET EXP. RÉUNIES :					
Comm. général.	1.809.8	1.960.7	2.044.4	2.426.3	2.569.2
Comm. spécial.	1.009.8	1.089.3	1.143 1	1.279.6	1.358.1

Sa marche a donc été progressivement croissante et l'année 1865 présente, quant au commerce général, sur
1864 à l'import. 9 % de plus; à l'export. 3 %, sur
1863 » » 29 % » » 22 %,
et quant au commerce spécial sur
1864 à l'import. 11 % de plus; à l'export. 1 %, sur
1863 » » 24 % » » 13 %,
l'ensemble dépasse 1864 de 6 % et 1863 de 17 %.

Cette même année 1865, en la comparant à la moyenne de la période quinquennale 1856-60, présente une augmentation sur le commerce spécial, à l'entrée de 198 %, à la sortie de 171 % et sur l'ensemble de 185 %.

L'éloquence de ces chiffres dit suffisamment les progrès réalisés par le commerce extérieur de la Belgique.

Les pays avec lesquels ce commerce est le plus important occupent l'ordre suivant :

A l'importation : la France (365 millions), le Zollverein (325), l'Angleterre (209), les Pays-Bas (194), le Rio de la Plata (103), la Russie (42), les États-Unis (21 1/2), le Brésil (17), Haïti et Venezuela (12), la Suède et la

Norwège ($12\,{}^1/_2$), la Suisse (11), Cuba et Porto-Rico (7);

Et à l'exportation : la France (390), l'Angleterre (286), le Zollverein (245), les Pays-Bas ($149\,{}^1/_2$), la Suisse (48), les villes hanséatiques (13), les États-Unis ($12\,{}^1/_2$), l'Italie ($10\,{}^1/_2$) l'Espagne (7), Cuba et Porto-Rico (6), la Turquie (5), le Rio de la Plata (4,8).

Il serait utile ensuite de rechercher quelle a été la moyenne des affaires pendant ces années avec les pays transatlantiques, pour nous assurer ainsi que les tentatives faites pour étendre nos relations avec ces contrées n'ont pas été stériles et qu'il y a eu, dans l'ensemble, progrès sous ce rapport, et d'examiner également la situation avec les pays d'Europe qui ont conclu avec nous des arrangements commerciaux, afin d'apprécier ainsi l'influence de l'acte du 12 mai 1863.

Le tableau ci-annexé, puisé aux sources officielles, nous fournira ces données des faits très-intéressants et très-importants.

En comparant les trois dernières périodes quinquennales de 1851 à 1865, nous constatons que la seconde a dépassé la première de 51 $^0/_0$ à l'importation et de 40 $^1/_2$ $^0/_0$ à l'exportation, et que la troisième l'emporte sur la seconde de 40 $^0/_0$ à l'entrée et 30.7 $^0/_0$ à la sortie.

Quant à l'année 1865, mise en parallèle avec 1864, elle ne surpasse celle-ci dans l'ensemble que de 14 $^0/_0$ et a subi sur le commerce total, avec grand nombre de pays, une certaine baisse ; mais il est peu exact de faire la comparaison avec une seule année, le commerce pouvant, par des causes tout accidentelles, donner un chiffre plus ou moins élevé, inférieur même en apparence parce que les statistiques officielles établies à la valeur peuvent fournir momentanément des sommes moins importantes avec des quantités tout aussi considérables. Mais en la comparant avec la

moyenne de la période 1861-65, il y a augmentation très forte comme nous l'avons dit plus haut.

Examinons donc plutôt la moyenne de la période quinquennale dernière dont nous avons établi les données aussi exactement que possible, d'après la statistique des cinq années qui la composent.

A l'*importation,* sur dix-sept pays d'Europe avec lesquels nos relations sont les plus suivies, il y a particulièrement les quatre pays qui nous entourent avec lesquels notre commerce s'est beaucoup accru ; il s'est élevé en moyenne à l'importation à un demi-milliard environ et à l'exportation à 450 millions de francs.

Pendant cette période, notre commerce à l'importation a grandi avec seize pays d'Europe; il s'est abaissé avec un seul de 4 %, tandis que l'accroissement a été pour les contrées suivantes, toutes réserves faites sur l'importance relative du commerce avec chacune d'elles, : France 62 %, Zollverein 50 %, Villes hanséatiques 50 %, Angleterre 39 %, Pays-Bas 31 %, Danemark 109 %, Suède et Norwège 45 %, Espagne 42 %, Portugal 21 %, Turquie 87 %, Autriche 61 %, et dans des proportions plus fortes encore le Mecklembourg-Schwerin, l'Italie et la Suisse.

Pour les pays hors d'Europe les résultats sont également favorables pour la plupart d'entre eux. Le commerce avec Haïti et Venezuela s'est accru de 115 %, avec le Brésil de 23 %, avec le Rio de la Plata de 49 %, avec le Chili et le Pérou de 49 %, avec le Mexique de 46 %. Nos relations avec les États-Unis sont restées stationnaires, mais on ne doit pas perdre de vue que c'est pendant cette période que les affaires ont été si longtemps interrompues par la guerre. Avec l'Afrique il y a augmentation, en Égypte de 92 %, comme aussi avec les autres pays de cette partie du monde. La Guinée et la Sénégambie ne figurent que pour

la moitié de la période précédente. Avec l'Asie, le commerce s'est étendu avec les Philippines, mais il s'est ralenti avec les autres contrées des Indes orientales.

A l'*exportation*, nos relations ont également suivi une marche progressive : sur les dix-sept pays d'Europe, quinze donnent un accroissement; deux seulement, l'Autriche et la Turquie, une diminution. Les principaux sont : l'Italie 179 $^{0}/_{0}$, l'Espagne 118 $^{0}/_{0}$, l'Angleterre 48 $^{0}/_{0}$, le Danemark 49 $^{0}/_{0}$, la France 32 $^{0}/_{0}$, le Zollverein 25 $^{0}/_{0}$, la Suède et la Norwège 52 $^{0}/_{0}$, la Russie 22 $^{0}/_{0}$, les villes hanséatiques 13 $^{0}/_{0}$, la Grèce 77 $^{0}/_{0}$, et dans une proportion plus grande la Suisse et le Portugal.

Dans nos exportations hors d'Europe, il y a progrès ; en Afrique, vers la Guinée et la Sénégambie 121 $^{0}/_{0}$, vers l'Égypte 150 $^{0}/_{0}$; en Asie, vers les Philippines et l'Océanie 63 $^{0}/_{0}$; en Amérique vers Cuba et Porto-Rico 18 $^{0}/_{0}$, et le Rio de la Plata 19 $^{0}/_{0}$.

Vers les autres pays d'Amérique et vers l'Inde anglaise il y a diminution provenant pour les premiers de l'état précaire du commerce pendant les événements dont ces pays ont été le théâtre et, pour la seconde, par ce fait que les expéditions directes vers ces pays lointains ont été moins nombreuses que les années précédentes et que, prenant en partie la voie d'Angleterre, ces relations sont renseignées dans le commerce avec ce dernier pays. Le résumé de la navigation par pays de destination hors d'Europe nous fournit en effet à la sortie, en 1861, 240 navires, en 1862, 202, en 1863, 196, en 1864, 220, et en 1865, 175 dont 7 seulement vers les Indes et l'Océanie; vers l'Angleterre le nombre a été croissant de 2602, 2296, 2637, 2618 et 2716 pendant les années de 1861 à 1865, c'est une augmentation de 5 $^{0}/_{0}$; elle a été plus importante pour le mouvement maritime en général.

Transit. Celui-ci a été favorisé beaucoup par l'acte de l'affranchissement de l'Escaut; l'accroissement que nous avait donné, pour le transit, la construction des chemins de fer en Belgique peu d'années après notre émancipation n'avait plus en 1863 l'importance que nous avait donnée auparavant le réseau des voies ferrées; il y avait eu lutte entre notre pays, la Hollande et la France, et ce n'est que grâce aux concessions, aux facilités accordées, aux diminutions des frais qu'il nous a été donné de soutenir la concurrence des ports rivaux du Havre et d'Amsterdam.

Le transit progressa néanmoins; de 350.6 millions en 1855, il s'éleva à 408.8 en 1860, à 576.3 en 1864 et à 602.6 en 1865, soit une augmentation de 5 % par rapport aux valeurs sur 1864 et de 72 % sur 1855. Si l'on envisage le transit au point de vue du poids, on constate, pour l'ensemble des principales marchandises relevées en douane d'après cette base, un accroissement de 54,145,000 kil. ou 58 %. Cette différence, dit le rapport officiel, entre la quotité de l'augmentation en valeurs et en quantités, s'explique par ce fait que l'accroissement au point de vue du poids porte principalement sur des marchandises ayant une valeur relativement peu élevée, notamment les grains et les métaux, minérais et terres non dénommées; ces deux articles comportent ensemble une augmentation de plus de 59,000,000 de kilogrammes.

Les pays avec lesquels le transit a eu le plus d'importance sont, pour les provenances, classés d'après l'ordre suivant: le Zollverein, la France, les Pays-Bas, l'Angleterre, le Rio de la Plata, le Brésil, les États-Unis, la Russie, la Suisse, la Suède et la Norwège, Haïti et Venezuela, la Guinée et Sénégambie, l'Océanie et l'Australie, les villes hanséatiques, l'Inde anglaise, Singapore et la Chine; et pour les destinations: le Zollverein, l'Angleterre,

la France, les Pays-Bas, la Suisse, les États-Unis, les villes hanséatiques, le Danemark, Cuba et Porto-Rico, l'Autriche, l'Espagne, le Brésil, l'Italie, le Chili et le Pérou, la Turquie, le Rio de la Plata, la Russie, la Suède et la Norwège, le Portugal, les possessions anglaises d'Amérique, le Mexique et l'Égypte.

Le mouvement de transit des principales marchandises a été en 1865 comme suit : tissus de soie (161 millions de francs), tissus de laine (108), laines (73), mercerie et quincaillerie (25 $^1/_2$), coton (24 $^1/_2$), café (16), tissus de coton (15 $^1/_2$), grains et farines (13), soies (8), faiences et porcelaines, (8), bestiaux (8), habillements (7), puis fils de laine, de lin et de chanvre, papier, machines et mécaniques, (chacun 5), sucres bruts, vins, verreries, métaux, minerais et terres non dénommées, peaux préparées et apprêtées, produits typographiques (chacun 4), peaux brutes, huiles de graines, or et argent ouvrés, nickel et cuivre non ouvrés (3 chacun), ouvrages de fer et de fonte (2,7), tabacs fabriqués (2 $^1/_2$), tissus de lin et de chanvre, bois de construction, tabac non fabriqués, matières animales brutes, poissons, etc. (2).

Les chiffres suivants ont leur importance, quant au transit, et montrent la progression croissante de notre commerce.

	IMPORTATIONS.				EXPORTATIONS.			
	1863.	1864.	1865.	Accroiss. de 1865 sur 1863.	1863.	1864.	1865.	Accroiss. de 1865 sur 1863.
	millions.							
France	128,923	169,513	161,176	+25 %	114,226	146,485	150,438	+31 %
Pays-Bas ..	73,615	90,435	80,455	+ 9 %	78,828	79,828	79,348	+ 7 %
Angleterre.	46,891	57,806	63,603	+35 %	81,931	110,198	152,486	+86 %
Zollverein..	153,481	210,264	257,579	+68 %	140,096	188,280	175,050	+25 %

1865 donne une certaine différence sur 1864, mais nous avons vu que pour l'ensemble il y a progrès.

Navigation. La marine belge se ressentit également des heureux effets de l'acte du 16 juillet 1863 ; la navigation, malgré les circonstances défavorables où la guerre des États-Unis et celle du Danemark plongeaient le commerce, reprit une activité plus grande dès 1864. Le tonnage de 593,397 en 1863, monta à 670,905 en 1864, à 761,693 en 1865, soit une augmentation de 12.8 °/₀ en deux ans, et à la sortie le mouvement ascensionnel fut le même :

601,788 en 1863
659,900 » 1864
750,606 » 1865

soit 12,4 °/₀.

Si nous y comprenons le mouvement du canal de Terneuzen, nous trouverons :

1863	entrés	644,770	sortis	651,906	tonneaux.
1864	»	718,786	»	702,376	»
1865	»	845,651	»	827,513	»

en plus 13 °/₀ ; en plus 12,7 °/₀.

Le gouvernement voulut en même temps encourager les armements maritimes. L'effectif de notre marine marchande, ayant souffert de la stagnation des affaires et de la situation défavorable des armements, avait décliné rapidement. Le nombre des navires du port d'Anvers de 92 en 1857, jaugeant 33,294 tonneaux, était tombé à 54 en 1863, jaugeant 19,069 tonneaux.

Cette décadence s'arrêta heureusement en 1864.

La loi du 12 avril de cette année relative à la nationalisation des navires étrangers produisit de bons effets ; elle supprima le droit de 6 °/₀ environ de la valeur, que les navires naturalisés devaient payer pour être assimilés

complétement aux navires belges et réduisit à fr. 2.21, au lieu de 2.60 °/₀ de la valeur, le droit d'enregistrement des actes d'acquisition de navires à titre onéreux ; sous l'empire de cette loi 9 navires furent nationalisés pendant cette année.

L'état de la marine, au 31 décembre 1864, était ainsi amélioré ; elle comptait :

en 1864,	65	navires	de	26,943	tonneaux
soit	11	de plus	et	7,874	»
en 1865,	71	navires	de	30,350	»
soit en plus	6	»	et	3,478	»

Il est vrai que pendant l'année 1866 par suite de pertes et de ventes de quelques navires, l'effectif de la marine est descendu à 61 navires, de 29,426 tonneaux ; mais il est à espérer que cette diminution ne sera que momentanée.

Si l'on observe le tonnage moyen de notre marine depuis 1839, il a suivi une progression constante de 152 à 422 tonneaux en 1865, à 482 en 1866.

Quant à la construction maritime, elle est nulle depuis plusieurs années ; les réclamations faites depuis nombre d'années par la Chambre de commerce d'Anvers pour la réduction des droits sur les matériaux servant à la construction des navires ont reçu en partie satisfaction par la loi du 12 avril, accordant restitution des droits d'entrée sur les bois étrangers employés à la construction de navires et bateaux ; donc liberté complète pour l'avenir. Il est à espérer que, sous l'impulsion de cette mesure libérale et avec le développement que prend le commerce maritime, les capitaux reflueront vers l'industrie des armements maritimes et que notre beau port, favorisé à l'égal de tous les autres, verra se développer de plus en plus sa marine marchande.

Anvers se trouve aujourd'hui dans les meilleures con-

ditions; il y a certes encore des économies à introduire dans la perception des droits locaux et notamment dans les droits perçus pour lest, qui donne lieu pour la ville à un bénéfice trop considérable sur un objet où elle devrait simplement récupérer ses frais; mais telles que sont nos taxes aujourd'hui, on peut établir comme suit le compte de revient des frais d'un navire de 500 tonneaux.

Pilotage de la mer à Flessingue sur 54 décimètres...	fr.	267.51
» de Flessingue à Anvers » » ...	»	170.—
» d'Anvers à Flessingue 38 » ...	»	82.—
» de Flessingue à la mer » » ...	»	46.56
Au tribunal de commerce pour protêt de mer.......	»	20.60
Demande et nomination d'experts du tribunal.......	»	12.10
Visite d'experts à l'entrée........................	»	55.—
Au commissaire maritime pour certificat d'équipage.	»	28.40
Mouvement de la rade au bassin et du bassin en rade.	»	4.24
Droit de bassin..................................	»	402.50
» » fanaux..................................	»	93.49
115 last de lest à 2.25 et 15 %....................	»	297.56
Courtage 75 centimes par tonneau	»	375.—
	fr.	1854.96

Ce compte de frais établit, sur ceux qui incombaient autrefois à un navire de même tonnage et dans les mêmes conditions, une différence de :

Sur la pilotage..................................	fr.	141.52
» droit de tonnage supprimé fr. 2.20 par tonneau.	»	1100.—
» droits locaux 10 cmes et 15 %................	»	57.50
	fr.	1299.05

soit 41 % en moins, aujourd'hui.

Cette diminution ne peut tarder à ramener le mouvement le plus prospère dans notre port; les frais sont d'environ 20 % moindres qu'à Rotterdam, mais sont encore beaucoup supérieurs à ceux du Havre et de Brême qui réunissent les conditions les plus économiques. Ils

mettent néanmoins Anvers en mesure de lutter avantageusement avec tous les ports neérlandais.

Toute entrave a donc disparu pour le développement de notre commerce. Que le négociant s'affranchisse de plus en plus des marchés intermédiaires et aille prendre les denrées aux lieux mêmes de production; que l'industriel, en luttant avec ses rivaux étrangers dans les pays de consommation, et le commerce de transit, en complétant le chargement de nos navires, fournissent le fret d'aller; et notre mouvement maritime s'étendra de plus en plus aux ports les plus éloignés et amènera dans la métropole commerciale de la Belgique une animation nouvelle d'affaires et une prospérité croissante. Tous les avantages y sont réunis sous le rapport de la situation géographique, de la profondeur de son fleuve qui fait asseoir Anvers sur le bord de la mer tout en lui assurant plus de sécurité, et des mesures libérales qui l'ont affranchi de toute entrave. Jonction par chemins de fer directs avec les pays voisins, facilitée chaque jour par la diminution des frais de transport et la construction de nouvelles routes; capitaux et talents, établissements financiers, il ne nous manque aucune condition pour réussir.

Que l'activité commerciale, que l'esprit hardi d'entreprise, que la création de lignes de bateaux à vapeur, nous reliant avec les pays transatlantiques comme du côté opposé les chemins de fer nous unissent aux pays du continent, viennent seconder et féconder tant d'efforts ayant pour but de réaliser la prospérité du pays et de notre métropole commerciale, et celle-ci atteindra de jour en en jour un plus grand degré de splendeur.

ANNEXES.

I. — Droits perçus pour Riddertol.

DÉSIGNATION.	UNITÉ DE PERCEPTION.	D'APRÈS L'ORDONNANCE DE 1550.	DEMOY, D'APRÈS AURÉLIEN DE COCQUIEL.	OBSERVATIONS.
	(In 't drooge.)			
BORSEN	1 kiste van $^{1}/_{2}$ pype,	1 groot.	1 denier.	
BANEYS	1 bael,	—	3 d.	
BOTER	1 wage,	—	3 d.	1 ton uit en in 1 d. opcomen geeft niet maer altyd vuytgaan.
BEDDE CLEEDEREN.	1 kiste of bale,	1 »	2 $^{1}/_{2}$ »	
BESAENS	1 fardeel,	—	2 $^{1}/_{2}$ »	
BOCKERAENS	1 bael,	1 »	2 $^{1}/_{2}$ »	bougrain.
BESAENEN	1 fardeel,	2 $^{1}/_{2}$ »	2 $^{1}/_{2}$ »	toile à voiles.
CAMELOTS	1 bael,	1 »	1 »	
CANEFAS	1 pack van 1200 ellen,	2 $^{1}/_{2}$ »	2 $^{1}/_{2}$ »	vestis. (Kiliaen).
COFFEREN	van lederen vuyt Hollandt,	2 $^{1}/_{2}$ »	1 »	
CORDEWAEN	1 bael als eene fustey bael,	2 $^{1}/_{2}$ »	—	
COVELERS	1 bael,	—	2 $^{1}/_{2}$ »	couvertures ?
DROM	1 wage van 165 pondⁿ,	$^{1}/_{2}$ »	3 »	
»	1 sack oft vat,	2 »	—	
»	1 pack,	—	2 »	
FORCIEREN VAN LEDER	1 korf,	1 »	1 »	
FUSTEYN	1 bael,	2 $^{1}/_{2}$ »	2 $^{1}/_{2}$ »	
FRANCHYN	1 mande,	1 »	—	
HOEDEN VAN VILTEN	1 mande,	2 $^{1}/_{2}$ »	2 $^{1}/_{2}$ »	
HUYDEN GEKIPT	1 deken of 100 huyden	—	18 d.	
	het last,	—	9 »	

DÉSIGNATION.	UNITÉ DE PERCEPTION.	D'APRÈS L'ORDONNANCE DE 1550.	DEMOY, D'APRÈS AURÉLIEN DE COCQUIEL.	OBSERVATIONS.
LAKEN	1 terlinck,	2 1/2 groot	1 d.6 myten	
»	1 pack,	2 1/2 »	2 1/2	
»	1 fardeel,	1 »	—	
LYNEN LAKEN	»	1 »	1 d.	
»	1 pack,	—	2 1/2 »	
LEIR	1 pack,	—	2 1/2 »	alias 1 d.
	1 kiste seems,	1 »	1 »	
MERCSERYE	1 pype oft kiste,	2 1/2 »	2 1/2 d.	
	1 corft oft mande,	1 »	1 »	
MESSEN	1 kist,	—	3 d.	
NOPPEN	1 pack,	—	3 d.	vellus, tomentum (Kiliaen).
	4 wage,	1 gr.	1 d.	
PELTERYEN	1 kiste,	2 1/2 g.	2 1/2 d.	
» VAN LAMMER.	»		1 d.	
» CAPRYSCHE.	»	2 1/2 »	2 1/2 »	
	» wilders,	2 1/2 »	—	
	1 costale baele,	1 »	—	
PLATTYNn BEKCLEEd	1 mande volmaect,	1/2 »	3 d.	
SARGIE	1 pack,	2 1/2 »	2 1/2 »	
SPINAELS	1 baele,		2 1/2 »	
SLOEVEN	vuyt Hollandt,	2 »	2 d.	velum, voile.
TESSEN	1 kiste,	1 »	1 »	telle ou vase.
TAPETERYEN	1 baele,		2 1/2 »	
	1 halve fusteyn,	2 1/2 »		
VACHTEN OFT VELLEN	1 pack,	1/2 »	2 1/2 »	vellus, vlies.
VLOCKEN	1 sack van 4 wage,	1/2 »	3 d.	tomentum, floquet.
WOLLE	1 sack van 4 wagen, vuyt Engelandt,	2 »	2 »	
	1 bael vuyt Spanien, vuytvarende,	1 1/2 »	3 d.	
	(In 't natte).			
ASYN	1 ame,	1/2 gr.	3 d.	
HONINCK	1 ton hier gecogt van onvrye,	1/2 »	3 d.	
OLIE	van onvrye 1 ton,	1/2 »	—	
»	» 1 ame,	—	3 d.	

DÉSIGNATION.	UNITÉ DE PERCEPTION.	D'APRÈS L'ORDONNANCE DE 1550.	DEMOY, D'APRÈS AURÉLIEN DE COCQUIEL.	OBSERVATIONS.
OLIE............	van onvrye 1 vat oft 2 pypen,	3 gr.	—	
TRAEN........ ..	uitgevoert 1 ame,	—	3 d.	
	1 ton,	$^1/_2$ »	—	
VERNYS.........	1 ame,	$^1/_2$ »	3 d.	
WYN............	van den Rheyn 1 ame,	$^1/_2$ »	3 d.	
	» » 1 vat,	3 »		
»	van Seame 1 queme oft pype,	1 $^1/_2$ »		
»	van Petauwe 1 pype,	1 $^1/_2$ »		
»	» Gascongnien »	1 $^1/_2$ »		
»	Maleveseye, Bastaert of Asoyen, Romenie, Muscadellen, Alencante oft de dergelycke soete wynen			
	1 pype,	1 $^1/_2$ »		
	1 vat,	3 »		

(Liasse aux Archives, portant l'épigraphe : *Tollen).*

II. — De quelques mesures et poids usités dans la perception des tonlieux.

DIVERS.	1 schippond	=	300 ponden,
	1 wage	=	165 ponden,
	1 bale	=	200, 300 oft 400 ponden,
	1 voeder = 1 vat	=	6 amen,
	1 pype = 1 queme	=	3 amen = 2 cuypen,
	1 poinckoen	=	1 $^1/_2$ ame,
	1 ton	=	1 ame,
	1 ocx hoot	=	1 $^1/_2$ ame,
	1 fardeel	=	$^1/_2$ terlinck,

DIVERS.	3 carseyen vuyt Englandt	=	1 laken,
	4 smal witte	=	1 laken,
	2 halve laken	=	1 geheel,
	1 last	=	12 tonnen,
	1 tonne	=	9 cleyn cuypen,
CUIRS.	20 huiden	=	1 kippe,
	5 kippen	=	100 huyden,
	»	=	1 deken,
	20 deken	=	1 last,
	1 last	=	12 deken van oistwaerts comen^{de}
	1 schipmeese	=	100 vachte^{n} ofvelle^{n}
		=	100 deken lammersvellen,
		=	60 deken boeckxvellen,
		=	80 vellen soegen oft geyten,
FRUITS.	4 toppen	=	1 coppele vygen,
	2 corf vygen	=	1 » »
	4 coppele rozyn	=	1 » »

Soo wanneer die geschuert zyn maer als een half laken gemaekt wordt op een halflaken ende op by de syden lysten heeft, woirt elk der voorschrevene lakenen voor een geheel gerekent.

(Tirés des tarifs et des placcards).

III. — 31 avril 1409.

Extrait du contrat fait par les Hanséates avec la ville d'Anvers, G^{t} priv. Boek, vol. I, p. 290.

(GERECOUVREERDE STUKKEN. V, 125.)

TARIF DES DROITS.

Voor 1 pack wolle	8	penningen swarte Tournoisen.
» 1 deken huyden	4	»
» elk honderd vellen van schapen met wolle	4	»
» 1 wage caes	2	»
» 1 voeder loot	4	»
» elk lage of tonne smeers, olie, boter	5	»
» elk 1000 theens	4	»

Voor elk 1000 ysers quintallen.	8	penningen swarte Tournoisen.
» 1 stuck wax............	8	»
» 1 ton selsmouts.........	4	»
» 1 bael amanderen, comynen, rosynen.......	4	»
» 1 sack of masse quicksilver................	4	»
» 1 bael aluyn............	4	»
» elk honderd gryns.......	6	»
» » 100 sofferaen, caneel, peper, etc...........	8	»
» 1 trossele oft fardere thien laken gouden.........	12	»
» 1 fardere hout meer of min dan 10 lakenen...	4	»
» 1 bael of vat cordovaens.	12	»
» 1 lage of tonne vellen bontgrauwen, lammeren of welkerhande vellen....	8	»
» 1 ton stael.............	4	»
» 1 honderd coper........	2	»
» 1 ton weede	4	»
» 1 rol of trossene lynen lakens...............	8	»
» 1000 storingen..........	4	»
» 1 trossene vellen die men heet huspenwaren (bokken, herten, geyten)...	4	»
» 1 ton steens............	4	»
» 1 » beruststeen.......	4	»
» 1 » haring........ ...	2	»
» 1 » peck of teer.......	1	»
» 1 » asschen..........	2	»
» 1 aem wyn.............	1 1/2	grooten vl.
» 1 varken vleesch........	2	» »
» 1 honderd veertelen tarwe oft rogge.............	3	» »
» 1 honderd mudden zouts .	8	» »
» 1 » gesponnete syden	2	» »
» 1 bael merseryen, tapyten cleederen............	6	» »
» elk 1000 canifas........	8	» »

Van alle andere goederen naer advenant van de andere voorschrevene goederen.

IV.— Art. 108-117 de l'acte général du Congrès de Vienne.

Art. 108. — Les puissances, dont les États sont séparés ou traversés par une même rivière navigable, s'engagent à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière. Elles nommeront à cet effet des commissaires qui se réuniront au plus tard six mois après la fin du Congrès et qui prendront pour bases de leurs travaux les principes établis dans les art. suivants.

Art. 109. — La navigation dans tout le cours des rivières indiquées dans l'article précédent, du point où chacune d'elles devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre, et ne pourra, sous rapport du commerce, être interdite à personne, bien entendu que l'on se conformera aux règlements relatifs à la police de cette navigation, lesquels seront conçus d'une manière uniforme pour tous et aussi favorables que possible au commerce de toutes les nations.

Art. 110. — Le système qui sera établi, tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police, sera, autant que faire se pourra, le même pour tout le cours de la rivière, et s'étendra aussi, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent, sur ceux de ses embranchements et confluents, qui dans leurs cours navigables séparent ou traversent différents États.

Art. 111. — Les droits sur la navigation seront fixés d'une manière uniforme, invariable et assez indépendante de la qualité différente des marchandises, pour ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison autrement que pour cause de fraude et de contravention. La quotité de ces droits, qui en aucun cas ne pourront excéder ceux existant actuellement, sera déterminée d'après les circonstances locales, qui ne permettent guère d'établir une règle générale à cet égard. On partira néanmoins, en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce, en facilitant la navigation, et l'octroi établi sur le Rhin pourra servir d'une norme approximative.

Le tarif une fois réglé, il ne pourra plus être augmenté que par un arrangement commun des États riverains, ni la navigation grevée d'autres droits quelconques outre ceux fixés dans le règlement.

Art. 112. — Les bureaux de perception, dont on réduira autant que possible le nombre, seront fixés par le règlement et il ne pourra s'y faire ensuite aucun changement que d'un commun accord, à moins qu'un des États riverains ne voulût diminuer le nombre de ceux qui lui appartiennent exclusivement.

Art. 113. — Chaque État riverain se chargera de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire, et des travaux nécessaires pour la même étendue dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

Le règlement futur fixera la manière dont les États riverains devront concourir à ces derniers travaux, dans le cas où les deux rives appartiennent à différents gouvernements.

Art. 114. — On n'établira nulle part des droits d'étape, d'échelle ou de relâche forcée; quant à ceux qui existent déjà, ils ne seront conservés qu'en tant que

les États riverains, sans avoir égard à l'intérêt local de l'endroit ou du pays où ils sont établis, les trouveraient nécessaires ou utiles à la navigation et au commerce en général.

Art. 115. — Les douanes des États riverains n'auront rien de commun avec les droits de navigation. On empêchera, par des dispositions réglementaires, que l'exercice des fonctions des douaniers ne mette pas d'entraves à la navigation, mais on surveillera, par une police exacte sur la rive, toute tentative des habitants de faire la contrebande à l'aide des bateliers.

Art. 116. Tout ce qui est indiqué dans les articles précédents sera déterminé par un règlement commun, qui renfermera également tout ce qui aurait besoin d'être fixé ultérieurement. Le règlement une fois arrêté ne pourra être changé que du consentement de tous les États riverains, et ils auront soin de pourvoir à son exécution d'une manière convenable et adaptée aux circonstances et aux localités.

Art. 117. — Les règlements particuliers relatifs à la navigation du Rhin, du Neckar, du Mein, de la Moselle, de la Meuse et de l'Escaut, tels qu'ils se trouvent joints au présent acte, auront la même force et valeur que s'ils y avaient été textuellement insérés.

TABLE DES MATIÈRES.

qu

SPÉ
1
2
6
111
108
150

géographique de Bruxelles, fondé par Ph. Van der Maelen. 283

à 18

rine

DROIT

HOI

FR. 3

» 6

» 6

» 7

» 9

à 1865. —

ine march

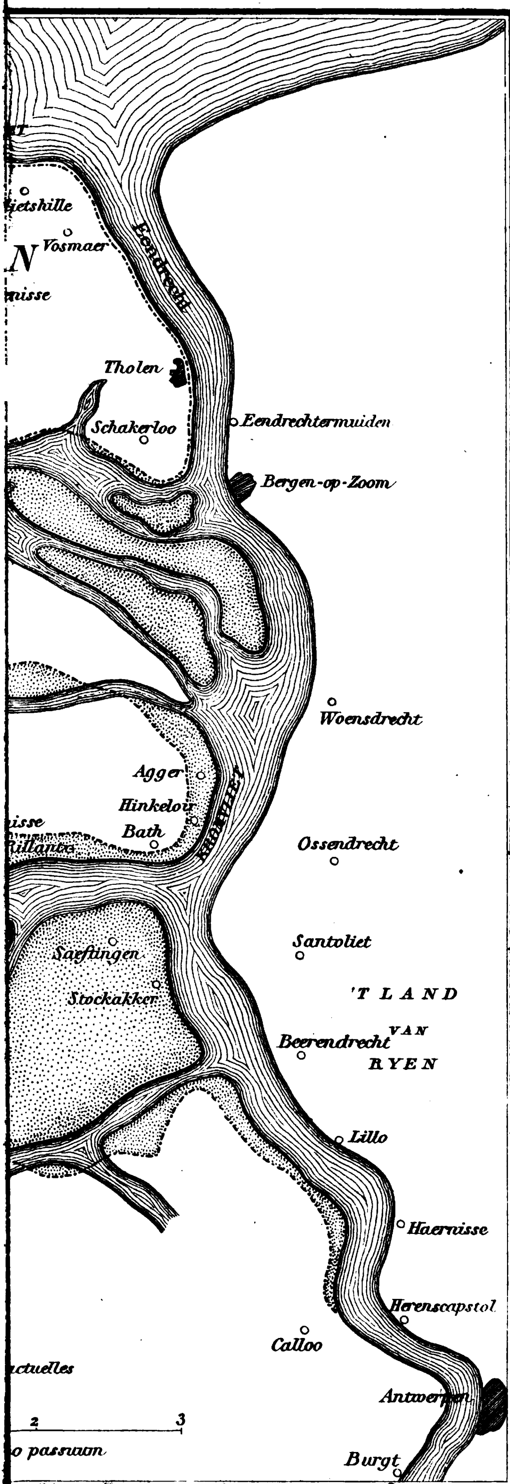
ROIT DE PÉAG

A LA

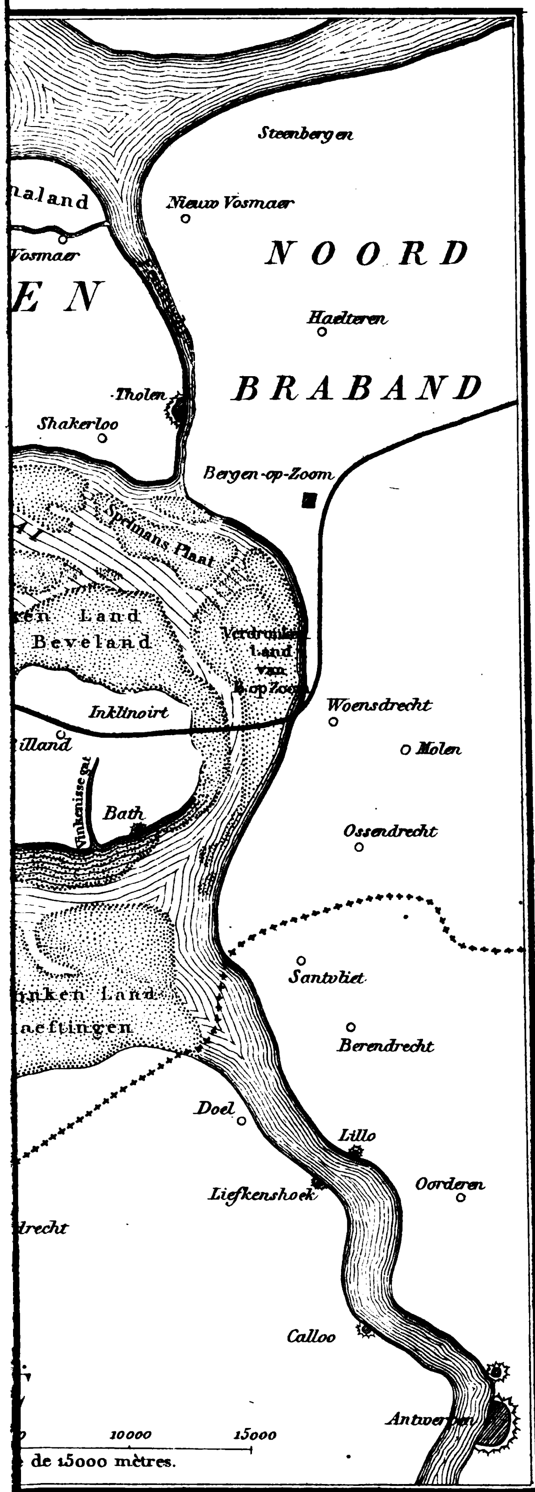
HOLLANDE.

Fr.	354946.28
»	612313.33
»	626626.89
»	714622.14
»	924345.15

ement géographique de Bruxelles, fondé par Ph. Van der Maelen



ietshille
Vosmaer
N
nisse
Eendracht
Tholen
Schakerloo
Eendrachtermuiden
Bergen-op-Zoom
Woensdrecht
Agger
Hinkelou
Bath
isse
Rillant
Ossendrecht
Saeftingen
Stockakker
Santvliet
'T LAND
VAN
RYEN
Beerendrecht
Lillo
Haernisse
Herenscapstol
Calloo
ctuelles
Antwerpen
2
3
o passuum
Burgt
ssement géographique de Bruxelles, fondé par Ph. Van der Maelen. 283



blissement Géographique de Bruxelles, fondé par Ph. Van der Maelen.

NOTE

POUR LE PLACEMENT DES CARTES ET TABLEAUX STATISTIQUES.

La carte de l'ancien Escaut doit être placée à la page 8.

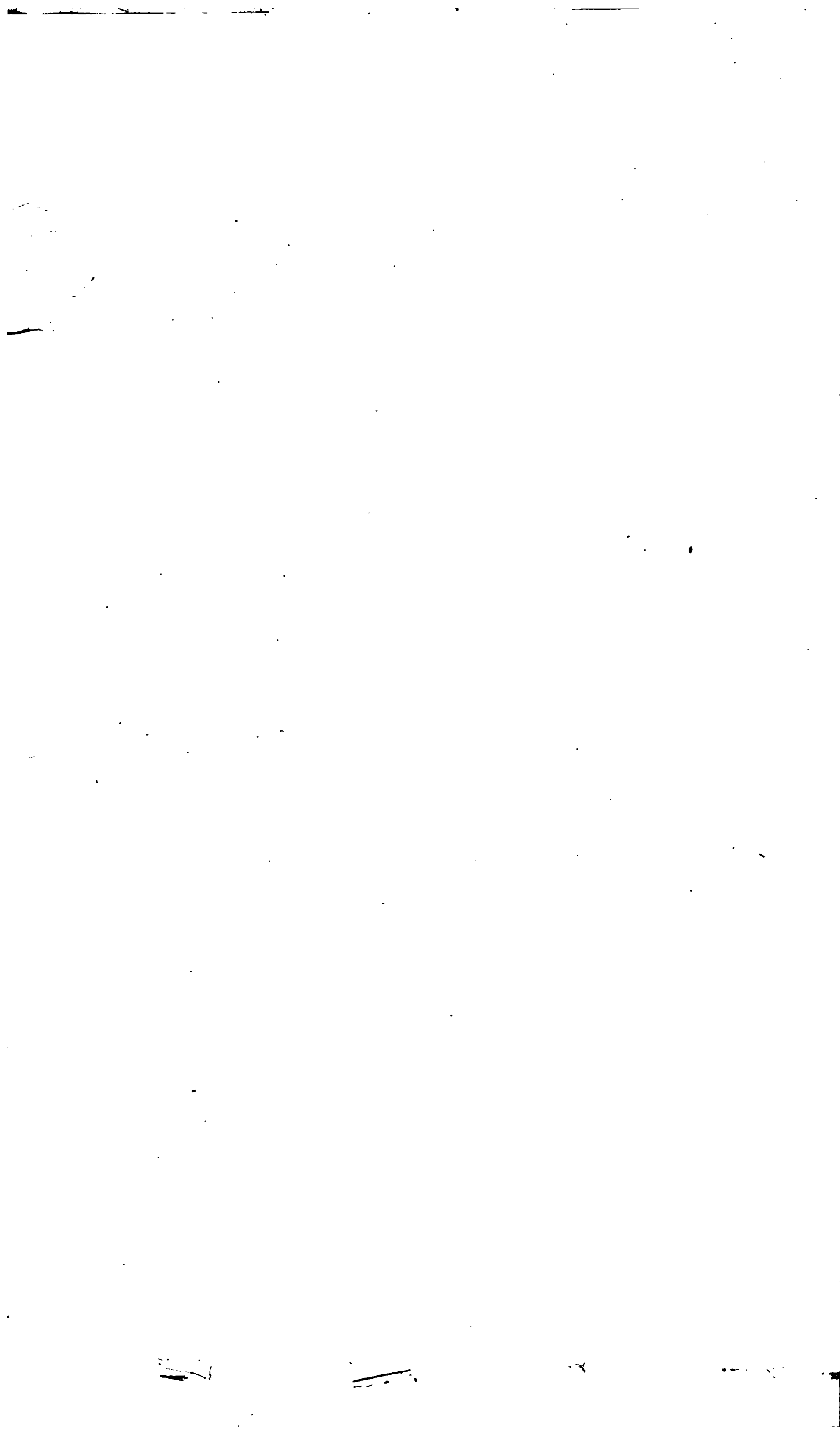
Celle de l'Escaut actuel, page 120.

Le tableau du commerce d'importation et d'exportation, page 161.

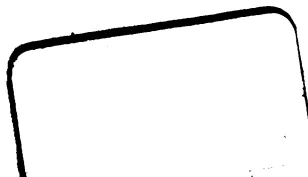
Celui du mouvement maritime, page 166.

ERRATA.

Page 7 et 8 *Beveland* et non Beverland.
» 15 *thelonia* et non thelonie.
» 161 17e ligne *ces données ainsi que des faits*, etc.




VE
RI
TAS




VE
RI
TAS


SIGILLUM ACADEMIAE HARVARDINAE IN NOV ANG
VE RI TAS
CHRISTO ET ECCLESIAE


VE
RI
TAS